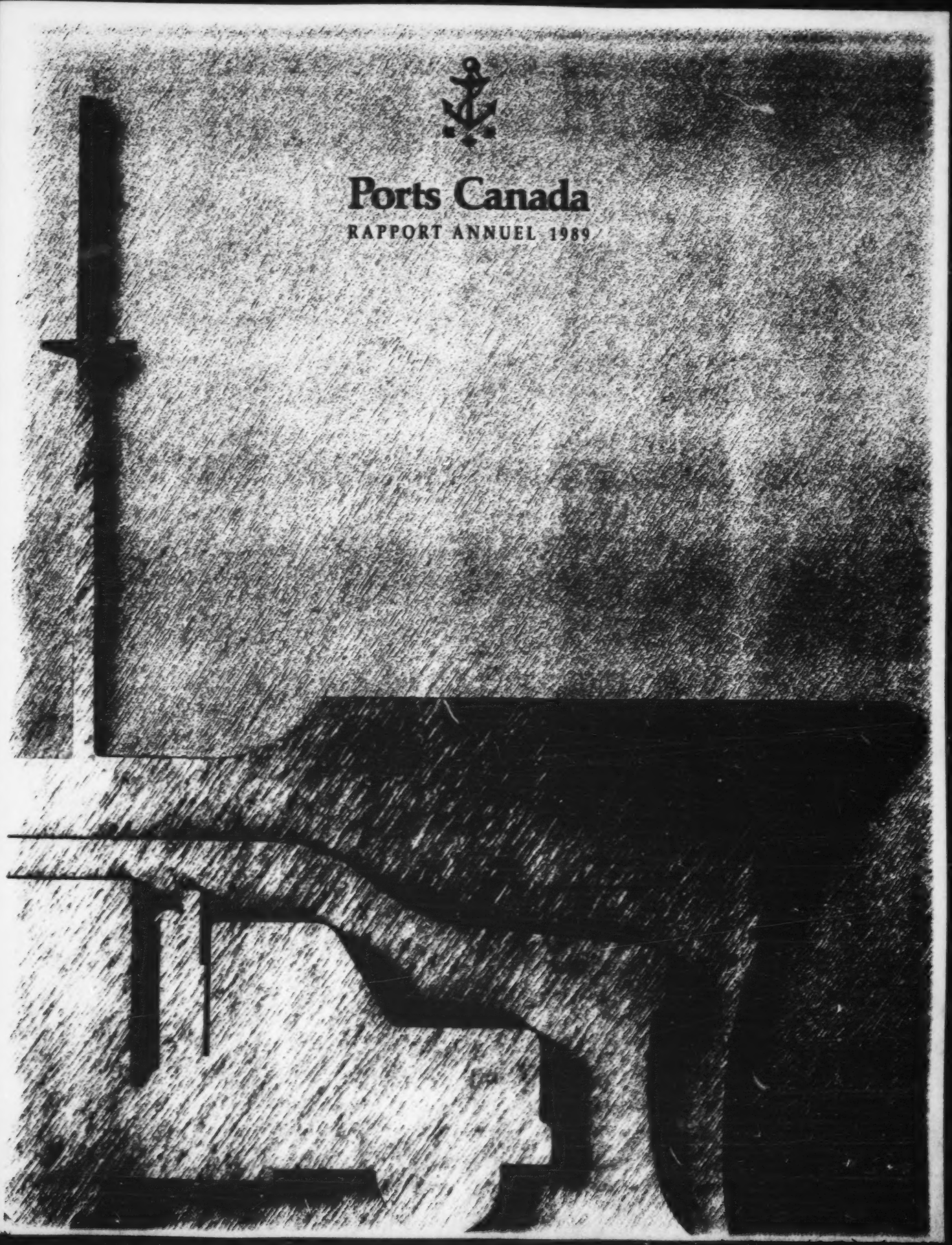


Ports Canada

RAPPORT ANNUEL 1989

Table des matières

91-05775/

Société canadienne des ports	**3**
Société du port d'Halifax	**17**
Société du port de Montréal	**23**
Société du port de Prince Rupert	**31**
Société du port de Québec	**39**
Société du port de Saint John	**45**
Société du port de St. John's	**53**
Société du port de Vancouver	**59**
Répertoire de la Société	**65**

Profil de Ports Canada

L'appellation "Ports Canada" désigne un réseau fédéral de ports administrés conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, adoptée en 1983. Sept de ces ports sont constitués en sociétés autonomes, situées à Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, Saint John, St. John's (T.-N.) et Vancouver. Les autres ports, que la Société canadienne des ports gère comme des divisions, sont situés à Belledune, Chicoutimi/Baie des Ha! Ha!, Churchill, Port Colborne, Prescott, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Ports Canada assure près de la moitié de l'ensemble du trafic portuaire canadien. De ce fait, Ports Canada constitue un instrument privilégié pour la mise en oeuvre de la politique portuaire nationale. Celle-ci vise entre autre à fournir, au meilleur coût possible et de façon équitable pour tous les usagers, les services nécessaires au commerce maritime international du Canada, tant sur le plan national que régional et local.

Le réseau fonctionne sur une base décentralisée et chacune des sociétés portuaires locales possède une grande autonomie dans l'administration du port placée sous sa responsabilité. Tout en assurant un service public, les ports du réseau sont administrés selon les pratiques commerciales usuelles.

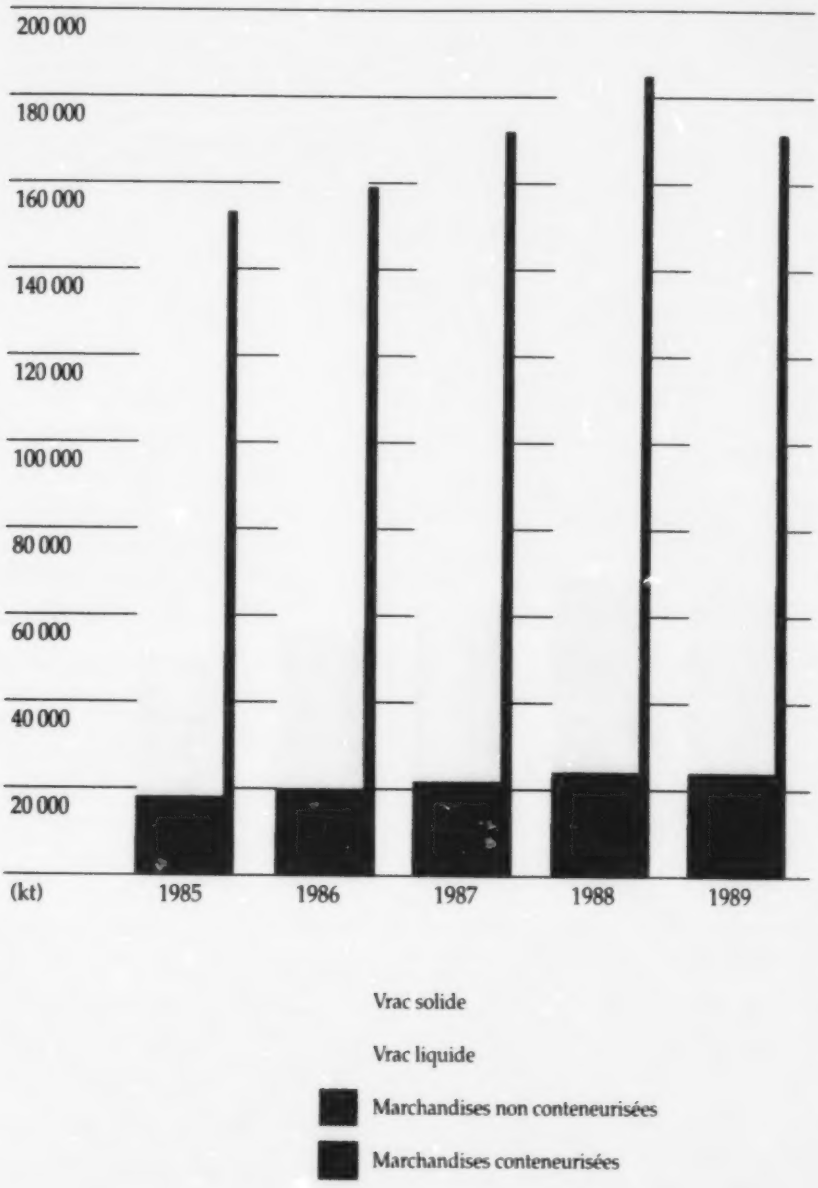
Le bureau national de la Société canadienne des ports est situé à Ottawa.

Pour obtenir un exemplaire de ce rapport, prière de s'adresser à Ports Canada, Services de la Société, 99 rue Metcalfe, Ottawa (Ontario) K1A 0N6.

If you would like to receive a copy of the annual report in English, please write to Ports Canada, Corporate Services, 99 Metcalfe Street, Ottawa, Ontario K1A 0N6.

Perspective de Ports Canada

Rétrospective des cinq dernières années



On entend par trafic total le volume de marchandises ayant transité dans les terminaux administrés par Ports Canada, ainsi que dans les installations privées relevant de chaque port. En 1989, Ports Canada a manutentionné 174,2 Mt, c'est-à-dire 6,8 % de moins que l'année précédente. De ce volume, 143,9 Mt, soit 83 %, ont été manutentionnées par l'ensemble des sept sociétés portuaires locales, et 30,2 Mt, soit 17 %, par la Société canadienne des ports. Ce ralentissement est principalement attribuable à une baisse continue des exportations de céréales, qui a été ressentie dans tous les grands ports du réseau. On a aussi enregistré une diminution du trafic dans d'autres secteurs importants comme le charbon et les produits pétroliers.

Le tonnage manutentionné aux postes à quai de Ports Canada en 1989 s'est chiffré à 76,1 Mt, en baisse de 8 % par rapport aux 82,7 Mt de 1988. Les sept sociétés portuaires locales ont traité 72,6 Mt, c'est-à-dire également 8 % de moins que l'année antérieure (78,8 Mt). Le tonnage total aux installations de la Société canadienne des ports, de 3,5 Mt en 1989, représente une chute de près de 9 % en comparaison des 3,9 Mt de 1988.

Les expéditions de céréales effectuées à partir du réseau Ports Canada ont encore diminué, de 26,2 %, passant de 26 Mt en 1988 à 19,2 Mt en 1989. Les ports de Saint John, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver ont été particulièrement touchés par le ralentissement continu de ce secteur.

Les expéditions de charbon accusent aussi un fléchissement, de 2,5 %, tombant de 32 à 31,2 Mt en un an.

Au total, 12,4 Mt de marchandises conteneurisées, ou 1,4 million d'EVP (unités équivalant vingt pieds) ont été manutentionnées dans les installations de Ports Canada, en léger recul par rapport aux 12,5 Mt de 1988. Les résultats sont encourageants au port d'Halifax, qui affiche une progression de 10 % en un an, tandis que les deux autres grands ports à conteneurs accusent un tassement de 6,5 % à Montréal et de 3,2 % à Vancouver. Quant au port de St. John's, il enregistre une progression de 18 % en un an au chapitre des marchandises conteneurisées à l'intérieur du pays.

Le volume de marchandises générales non conteneurisées a légèrement régressé en 1989, de 1,2 %, pour se situer à 11,8 Mt.

Rétrospective financière de Ports Canada

Rétrospective des cinq derniers exercices de Ports Canada

(en millions sauf pour le nombre moyen d'employés et les ratios)

	1989	1988	1987	1986	1985
Résultats financiers					
Produits d'exploitation	**169,9 $**	169,5 $	169,9 $	159,9 $	153,7 $
Frais d'exploitation	**147,5**	140,9	140,0	138,1	130,3
Bénéfice d'exploitation	**22,3**	28,6	29,9	21,8	23,4
Revenus de placements – net	**24,9**	20,9	16,0	18,9	26,8
Bénéfice net avant RTI *	**48,7**	62,9	46,1	42,1	51,9
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	**59,8**	96,2	69,3	58,1	76,4
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	**179,7 $**	183,0 $	148,6 $	114,2 $	211,7 $
Immobilisations – au coût	**1 124,2**	1 056,9	1 015,4	990,1	962,3
Actif total	**1 004,5**	960,4	895,5	863,5	974,2
Avoir du Canada	**846,5**	785,5	737,4	227,8	322,3
Dépenses d'immobilisations	**77,6 $**	49,7 $	33,8 $	50,2 $	64,1 $
Financement du capital provenant du fédéral					
Subventions	**4,8 $**	2,8 $	2,1 $	13,5 $	14,3 $
Prêts	**4,5**	1,0	1,0	4,1	5,2
Effectif					
Nombre moyen d'employés	**1 208**	1 291	1 344	1 452	1 517
Ratios					
Produits d'exploitation /tonne	**0,98 $**	0,91 $	0,98 $	0,99 $	0,99 $
Tonnes/employé	**144 170**	144 711	129 455	110 840	102 307
Rentrées nettes provenant de l'exploitation/actif total	**6,0%**	10,0%	7,7%	6,7%	7,8%

* Ridley Terminals Inc.

Les produits d'exploitation de Ports Canada ont atteint 170 millions $ en 1989. La plupart des ports du réseau ont pu maintenir environ le même revenu qu'en 1988, malgré la baisse des volumes de trafic. La baisse considérable du trafic céréalier a touché tout le réseau en 1989. Le total du tonnage de céréales s'est chiffré à 19 millions en 1989 comparativement à 26 millions de tonnes en 1988. Néanmoins, les revenus élevés générés par les autres marchandises ont compensé l'année décevante au chapitre des céréales.

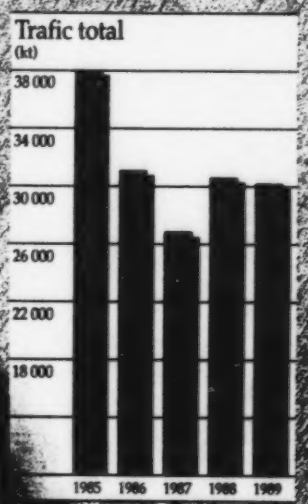
Les dépenses d'exploitation, qui ont augmenté de 5 %, se chiffrent à 148 millions $. Bien qu'on ait réussi à réduire certaines dépenses en 1989, et ce en dépit de l'inflation, deux éléments ont permis de réaliser une augmentation globale, à savoir les subventions tenant lieu de taxes municipales et l'amortissement de l'exercice relié à la réfection d'installations dans plusieurs ports. Un bénéfice d'exploitation de 22 millions $ a été enregistré en 1989 et le fonds provenant de l'exploitation, c'est-à-dire le bénéfice d'exploitation avant l'amortissement, a totalisé 51 millions $. Le revenu de placement s'est chiffré à 25 millions $ en 1989, soit une hausse de 4 millions $ par rapport à 1988, en raison d'une plus grande base de mise de fonds dans plusieurs ports ainsi que de l'augmentation des taux d'intérêt. Les fonds générés par l'exploitation ainsi que par les placements seront affectés au financement de futurs projets d'investissement et permettront aux ports de demeurer compétitifs et efficaces.

Le bénéfice net, avant la quote-part de 3 millions $ dans la perte de Ridley Terminals Inc., a atteint 49 millions $ comparativement à 63 millions $ en 1988. Cette progression comprend des profits exceptionnels réalisés sur la cession de terrains à Vancouver et à Saint John.

Ports Canada a déclaré et versé 13 millions $ en dividende, en 1989, d'après les résultats financiers de 1988. Un fonds de prêt interportuaire a été créé en mai 1989, grâce à la subvention de 27 millions $ accordée par le Gouvernement du Canada à la Société canadienne des ports, somme équivalente aux versements de dividende par Ports Canada en 1988 et 1989, ainsi qu'aux intérêts gagnés. Ce fonds constituera un autre moyen de financer les projets d'investissement financièrement viables des huit sociétés de Ports Canada.

Ports Canada a consacré 78 millions $ aux projets d'investissement au cours de l'année, dont 68 millions provenaient de fonds générés par le réseau. Parmi les principaux projets d'investissement entrepris en 1989, on compte l'expansion et la réfection d'installations portuaires aux ports de Prince Rupert, Vancouver et Montréal. L'importance des dépenses d'investissement témoigne de l'engagement soutenu du réseau en vue de fournir, de la façon la plus rentable possible, les installations les plus modernes et efficaces qui soient.

Société canadienne des ports



Message du président du conseil d'administration

A.R. Huntington

Les années 1980 ont transformé profondément l'ensemble du marché dans lequel exercent les fournisseurs et les usagers des services de transport. Les principaux ports de commerce canadiens se sont adaptés peu à peu aux effets directs d'une modification des axes de transport, des nouvelles technologies et méthodes d'établissement des prix et, évidemment, de l'évolution des règles qui régissent les services de transport.

Bien que l'infrastructure employée au Canada pour le déplacement, la manutention et le chargement des matières premières et des produits forestiers soit dans l'ensemble très moderne, nous restons préoccupés par la compétitivité et la viabilité à long terme des transporteurs ferroviaires qui desservent un couloir intermodal est-ouest. Nos ports sont tributaires du rail, et notre aptitude à concurrencer les ports américains dépend en partie de la compétitivité des transporteurs ferroviaires canadiens à l'égard de leurs homologues américains; une deuxième priorité concernait une prise de conscience croissante de pratiques susceptibles de nuire à notre environnement. Les conseils d'administration de nos sociétés portuaires se préoccupent de cette question, et les mesures de planification et d'intervention d'urgence employées dans nos ports sont modifiées en conséquence. Nous sommes encouragés par les efforts déployés par la Police de Ports Canada et les capitaines de port pour améliorer les règles et les pratiques d'exploitation ayant des répercussions sur la protection de l'environnement.

Un troisième enjeu auquel nos conseils d'administration ont à faire face est une demande croissante pour que les terrains que les ports possèdent à proximité de zones en eau profonde puissent être utilisés à des fins non portuaires. Les intérêts des usagers des ports intérieurs et les effets bénéfiques des activités portuaires sur l'économie entrent de plus en plus en conflit avec les intérêts des zones urbaines et de la population locales. L'année prochaine, nous passerons en revue et nous essaierons d'améliorer le processus en place pour répondre aux intérêts locaux.

Le seuil de rendement des investissements dans plusieurs ports nord-américains continue de nous inquiéter. Les principes commerciaux auxquels nous obéissons et les droits que nous faisons payer à nos usagers ne peuvent être maintenus que si les ports qui nous concurrencent suivent des règles semblables. À court terme, nous nous attendons à une situation de concurrence féroce et de grande instabilité. En revanche, à long terme, nous pensons que les Canadiens auront avantage à posséder des ports qui soient organisés et gérés selon des méthodes financières saines.

En 1989, les sociétés portuaires se sont entendues sur une proposition qui vise à modifier les pouvoirs qui leur sont conférés. Si cette proposition reçoit l'accord du ministre des Transports et du Conseil du Trésor, les hautes autorités accorderont aux sociétés portuaires une plus grande autonomie ainsi que le veut la loi.

Nous sommes en train de perfectionner nos procédures de vérification en fonction de cet accroissement des responsabilités.

Le Conseil de la SCP reste extrêmement satisfait des résultats obtenus par les sociétés portuaires locales. La communication qui existe entre le personnel et les conseils d'administration suscite des initiatives équilibrées.

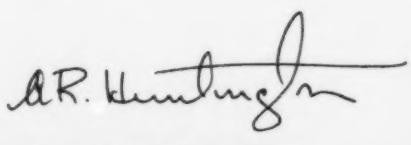
Tandis que nous nous préparons à l'installation d'importantes structures industrielles, nous suivons avec intérêt l'évolution passionnante que connaît le rôle commercial joué par les ports divisionnaires de Belledune et Sept-Îles.

En 1989, le comité du Conseil chargé de l'échange de données informatisé et le personnel de la Société canadienne des ports ont effectué des recherches et ont catalysé les actions engagées dans ce domaine. L'an prochain, ce système devrait être mis en place dans le réseau canadien de transport intermodal et être relié directement aux douanes canadiennes, qui pourront ainsi dédouaner les marchandises pendant leur transport. Nous avons appris beaucoup en étudiant d'autres systèmes en place dans le monde entier, et nous sommes persuadés que cette entreprise sera bénéfique au Canada.

A la demande de nos ports, le Conseil de la SCP a chargé un comité d'évaluer la compétitivité des ports canadiens qui reçoivent des conteneurs ainsi que celle des modes d'acheminement. Une concurrence intense et une évolution rapide du marché du transport intermodal ajoutent à la complexité de ce projet. Pour réaliser des recherches et formuler des recommandations utiles sur les diverses stratégies possibles, nous aurons besoin de la collaboration de tous les individus, établissements et organismes qui désirent maintenir la compétitivité des transports intermodaux canadiens. Pour nous, les décisions futures devront reposer sur une bonne compréhension des facteurs qui déterminent la compétitivité de nos ports, ainsi que des couloirs intérieurs dont nous dépendons.

Au nom du Conseil d'administration, je remercie le président, M. Jean Michel Tessier, et son équipe de gestion, pour le dévouement qu'ils n'ont cessé de manifester à l'égard de la Société et du réseau Ports Canada.

Je pense que le ministre des Transports peut être satisfait des progrès accomplis aux niveaux local et national. Nous avons bon espoir de faire aussi bien, sous sa direction, au cours de la prochaine année.



L'honorable A.R. Huntington

Message du président - directeur général

Jean Michel Tessier

Avec la fin de 1989 se terminait une décennie mouvementée, non seulement pour la Société mais pour l'industrie maritime partout dans le monde. Ce fut particulièrement vrai en Amérique du Nord, lorsque les États-Unis ont donné un coup de barre en déréglementant le secteur, officialisant ainsi dans la pratique les lois qui dominent le marché. Le Canada a suivi de près, par une réforme de la réglementation des transports, qui était souhaitée depuis longtemps par tous, et notamment par les expéditeurs maritimes.

La Société canadienne des ports a énormément bénéficié de cette décennie de décentralisation mondiale et intérieure. En effet, après de longs débats, nous avons vu avec joie en 1983 l'adoption de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, laquelle transformait l'ancien Conseil des ports nationaux pour en faire Ports Canada, organisme qui travaille dans une optique pancanadienne, avec toutefois le souci des intérêts locaux. En un laps de temps relativement court, beaucoup a été accompli en vertu de la nouvelle loi, y compris la création de sept sociétés portuaires locales. Près de la moitié du trafic portuaire canadien est maintenant assuré par le réseau Ports Canada, et cette proportion n'a cessé d'augmenter depuis le début des années 80. La décennie qui vient de s'écouler a par ailleurs été témoin de la réalisation de projets d'expansion majeurs, notamment ceux de Ridley Terminals Inc. à Prince Rupert, Grande-Anse, à Chicoutimi, et Pointe-Noire, à Sept-Îles.

La dernière moitié de la décennie a vu l'adoption de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* et l'amorce d'une ère de libéralisation des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Ce sont là des mesures qui contribueront puissamment au mieux-être des Canadiens et à la compétitivité canadienne sur un marché mondial de plus en plus dynamique.

La Société a fait de grands pas en 1989. Tout d'abord, elle a accru les pouvoirs délégués à toutes ses sociétés portuaires membres. Puis, elle a annoncé la mise en oeuvre de deux mégaprojets, soit une aluminerie au port de Sept-Îles, au Québec, et une centrale thermique au port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, deux projets qui renforceront beaucoup la viabilité de ces ports divisionnaires.

L'optimisation de ses systèmes pour les rendre plus efficaces a été une autre réalisation de la Société: nous nous sommes dotés d'équipements qui se situent à la fine pointe de la technologie informatique. Grâce à la coopération de tous, nous avons réalisé des épargnes considérables par rapport à notre budget d'exploitation.

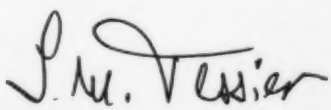
La Société entame donc la nouvelle décennie avec un renouveau de vigueur et de meilleurs outils pour relever les défis à venir. Au cours des années qui viennent, les gens seront de plus en plus conscients de l'environnement, et des pressions croissantes s'exerceront sans doute de tous côtés sur l'industrie portuaire urbaine, d'un bout à l'autre du Canada. Mais comme les ports du réseau ont élaboré des plans d'aménagement foncier, ils seront mieux préparés à faire face à la plupart de ces exigences.

Ironie du sort, la mondialisation des échanges commerciaux s'accompagnera inévitablement de protectionnisme et d'une balkanisation. Pour le bien de notre économie, le Canada doit s'aligner sur son principal partenaire commercial, les États-Unis. Quant à la Société, elle se prépare à récolter les fruits de la libéralisation des échanges.

Globalement, la décennie écoulée en a été une de changements, de dynamisme et de progrès pour le pays et pour la Société. C'est pourquoi nous accueillons l'année 1990 et la dernière décennie du siècle avec optimisme et enthousiasme.

Conformément au devoir qui nous est dévolu, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et l'actionnaire que la Société a accompli de réels progrès sur la voie de ses objectifs et qu'elle est dotée des mesures de contrôle nécessaires à la sauvegarde de ses avoirs. Nous sommes particulièrement heureux d'ajouter que les vérificateurs de la Société ont effectué un examen spécial qui nous donne l'assurance raisonnable qu'il n'y a aucune lacune d'importance à signaler au chapitre des systèmes et procédures examinés.

Il va sans dire, mais je tiens à le souligner, que nous n'aurions pas remporté tous ces succès sans l'appui constant du Conseil d'administration et sans le dévouement de notre personnel. Enfin, chose plus importante encore, nous tenons à rendre hommage aux loyaux clients et usagers de nos ports; ils étaient hier et sont encore aujourd'hui la raison d'être de la Société, et il en sera de même pendant de nombreuses décennies à venir.



Jean Michel Tessier

Société canadienne des ports

La Société canadienne des ports se compose de sept ports non constitués en société, que l'on désigne collectivement sous l'appellation de ports divisionnaires. Ils sont situés à Belledune (N.-B.), Chicoutimi/Baie des Ha! Ha!, Sept-Îles et Trois-Rivières (Québec), Port Colborne et Prescott (Ontario), et Churchill (Manitoba). Les ports divisionnaires jouent un rôle clé dans leur économie régionale et locale respective. Les industries locales sont tributaires des installations dont les ports sont équipés, et elles constituent souvent le principal maillon des échanges avec les marchés tant nationaux qu'internationaux.

Le vrac solide manutentionné dans les ports divisionnaires comprend d'importantes matières premières comme les céréales, le sel, divers minéraux et le charbon. Le vrac liquide est surtout constitué de produits pétroliers. Quant aux produits forestiers, ils représentent un exemple important des marchandises générales traitées dans certains de ces ports.

Les ports divisionnaires font partie intégrante du réseau Ports Canada. Si leur sphère d'influence est souvent plus régionale que nationale, il ne fait aucun doute que la situation économique et sociale générale est liée à leur sort.

Rétrospective du trafic

En 1989, les ports divisionnaires ont manutentionné au total 30,2 Mt de marchandises, ce qui représente une légère diminution, de 1 %, par rapport à 1988 (30,5 Mt). Ce chiffre équivaut à 17,3 % du trafic total de Ports Canada. La part des marchandises traitées dans les installations appartenant à la Société canadienne des ports s'élève à 3,5 Mt, soit 13 %.

Malgré une année relativement stable, certains faits méritent d'être signalés. Le port de Trois-Rivières a enregistré une chute du tonnage total de 20 % attribuable principalement à une diminution des exportations de céréales. En 1989, le port de Churchill a réussi à redresser la barre au chapitre des céréales après une année 1988 caractérisée par un fort ralentissement de l'activité; il a en effet traité pour près de 300 000 tonnes, soit 50 000 de plus que l'an passé. De même, en manutentionnant 200 000 tonnes de produits forestiers, le port de Chicoutimi a battu un nouveau record. Quant au trafic de charbon, dont le plus gros transite par le port de Sept-Îles, il accuse un fléchissement de 11 %, passant de 1,2 à 1 Mt.

À 1,4 Mt, le volume de produits pétroliers est en légère hausse (2 %) tandis que l'on enregistre une nouvelle baisse, de 15 %, des exportations de céréales, qui se chiffrent à 1,4 Mt.

Aperçu financier

Le rendement global d'un port est à la fois fonction du volume et du genre de marchandises manutentionnées. Dans l'ensemble, le trafic a légèrement diminué cette année, et la chute des expéditions de céréales enregistrée dans plusieurs ports a influé négativement sur les résultats de fin d'année.

Produits d'exploitation : les produits d'exploitation se chiffrent, en 1989, à 9,6 millions $, en progression de 37 % par rapport à 1988 (7,0 millions). Cette forte augmentation est d'autant plus remarquable si l'on considère le niveau relativement bas auquel étaient tombées les expéditions de céréales en 1988 à cause de la sécheresse qui avait sévi dans les Prairies et dont les effets s'étaient surtout fait sentir dans les ports de Churchill et Trois-Rivières.

Frais d'exploitation : en 1989, les frais d'exploitation, de 12,2 millions $, ont régressé de 0,8 million, c'est-à-dire de 6 %, par rapport à 13,0 millions $ en 1988.

Perte d'exploitation : en un an, la perte d'exploitation est passée de 6,0 à 2,6 millions $. Cela comprend une provision pour amortissement de 2,7 millions $, au lieu de 2,6 millions en 1988.

Revenu de placements : à 5,3 millions $, le revenu de placements, net des intérêts débiteurs, a progressé de 15 % depuis 1988 (il se chiffrait à 4,6 millions) grâce à une augmentation du montant investi et à des rendements supérieurs.

Bénéfice net : la Société a réalisé un bénéfice net de 3,8 millions $, si l'on exclut sa quote-part de la perte de Ridley Terminals Inc. et si l'on tient compte du poste inhabituel pour les ajustements rendus nécessaires par l'attribution de subventions tenant lieu de taxes municipales (1,2 million). Elle avait subi une perte nette de 1,3 million $ en 1988. En 1989, les pertes consécutives aux investissements dans Ridley Terminals Inc. ont atteint 3,1 millions, au lieu de 4,4 millions en 1988. En 1989, le bénéfice net de la Société se chiffre donc à 0,8 million $, alors qu'elle avait enregistré une perte nette de 5,7 millions en 1988.

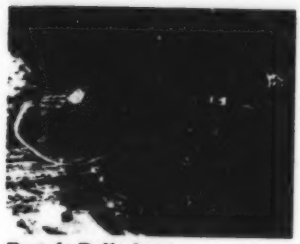
Dividende : la Société a versé pour 74 000 $ de dividende en 1989, en comparaison de 126 000 en 1988.

Capital d'apport : à la date de clôture de l'exercice comptable, le capital d'apport se situait au même niveau qu'en 1988.

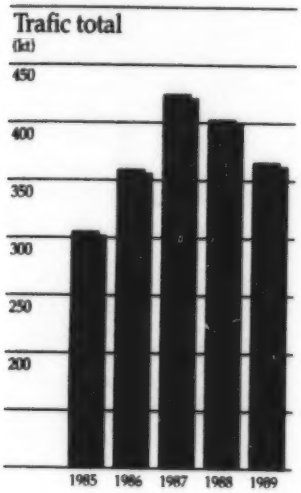
Fonds de prêt interportuaire : en 1989, le gouvernement du Canada a accordé à la Société une subvention équivalant aux dividendes versés par la Société, de 26,7 millions, pour créer un fonds de prêt interportuaire. Ce fonds sera administré par la Société et servira à financer divers projets d'investissement entrepris dans les ports de Ports Canada. Au 31 décembre 1989, le solde du fonds de prêt interportuaire se situait à 28,6 millions $.

Immobilisations : en 1989, la Société a engagé un total de 4,7 millions $ en immobilisations, par rapport à 4,4 millions en 1988. Le gouvernement fédéral lui a accordé des subventions d'une valeur de 2,4 millions $, qui ont été principalement consacrées dépoussiérage et à l'électrification au port de Churchill.

Activités principales : on entend par activités principales de la Société canadienne des ports, les activités entreprises dans les ports divisionnaires.



Port de Belledune



Port de Belledune

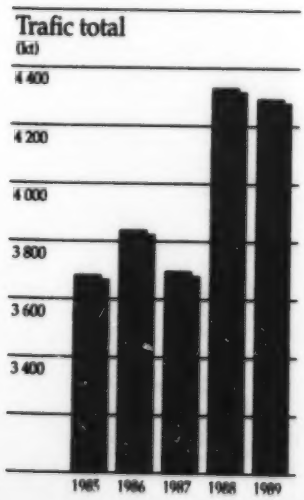
Le port de Belledune, situé au nord-est du Nouveau-Brunswick, sur la côte sud de la Baie des Chaleurs, est un terminal de traitement du vrac utilisé principalement par Brunswick Mining and Smelting. Cette société importe des roches phosphatées qu'elle transforme en engrais. Entre autres utilisateurs importants, mentionnons Shell Canada, qui importe des produits pétroliers.

En 1989, la Commission de l'énergie électrique du Nouveau-Brunswick a annoncé un projet de taille qui intéresse le port de Belledune. Elle a en effet choisi d'y installer sa nouvelle centrale thermique de 450 mégawatts. On s'attend à une augmentation sensible du trafic du port au cours des cinq prochaines années vu que l'on aura besoin de 1,5 Mt de charbon par an pour faire fonctionner la centrale.

Le trafic total a diminué en 1989 de 10 %, passant de 404 000 à 363 000 tonnes, diminution due principalement à un ralentissement des importations de roches phosphatées. On constate aussi une légère baisse, de 72 000 à 66 000 tonnes, au chapitre du vrac liquide, de l'essence et du mazout. Le volume est resté stable dans le domaine des marchandises générales, qui se composent surtout de chargements de plomb en lingots.

Les produits d'exploitation, de 219 000 $, sont en léger retrait par rapport à 1988 (237 000 $) tandis que les frais d'exploitation ont augmenté de 129 000 à 153 000 $. Le bénéfice d'exploitation est ainsi tombé de 107 000 à 65 000 $ en un an. Cela a été compensé en partie par une augmentation du revenu de placements. Le bénéfice net est en léger recul, de 12 %, en comparaison de 1988, passant de 113 000 à 100 000 $.

Ports de Chicoutimi/ Baie des Ha! Ha!



Ports de Chicoutimi/ Baie des Ha! Ha!

Situé à l'embouchure de la rivière du Saguenay, le port de Chicoutimi est un pivot important de l'économie et du transport locaux, ses services étant essentiels aux industries tributaires des ressources naturelles de la région. Le port comprend le terminal maritime de Grande-Anse, qui sert principalement à la manutention de marchandises générales, le quai Albert Maltais, où sont manutentionnés les produits pétroliers, et les quais privés que possède Alcan à la Baie des Ha! Ha! Les principales industries de la région sont les produits forestiers et l'aluminium.

En 1989, les efforts de commercialisation déployés par le port ont permis d'attirer de nouveaux clients importants au terminal de Grande-Anse. En effet, l'entreprise Cascades Jonquière a commencé d'expédier de la pâte à papier à partir de ce terminal tandis que la scierie Peribonka de la Société Abitibi-Price s'y est installée pour exporter du bois d'oeuvre en Europe.

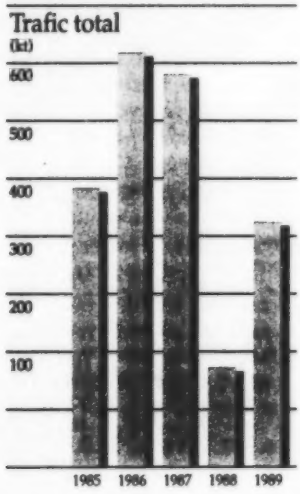
Au port de Chicoutimi, le trafic total de 1989 s'est établi à 485 000 tonnes, presque identique au volume de 1988 (487 000 tonnes). Les marchandises générales ont augmenté de 28 % en un an, alors que l'on constate une régression dans les produits pétroliers et le sel.

Les produits d'exploitation sont passés de 1,2 à 1,3 million $, en progression de 8 %. Les frais d'exploitation ont grimpé de 1,2 à 1,5 million $, ce qui a entraîné des pertes d'exploitation de 260 000 $, en comparaison de 31 000 $ en 1988. Le bénéfice net a atteint 383 000 $ en 1989, soit un recul de 25 % par rapport à 1988 (509 000 $).

À la Baie des Ha! Ha!, le trafic total est resté stable, à 3,8 Mt. Tandis que les mouvements de vrac solide ont augmenté pour atteindre 3,3 Mt, on enregistre une diminution de 370 000 à 309 000 tonnes au chapitre des produits pétroliers.

Au total, les produits d'exploitation ont légèrement progressé, de 144 000 à 149 000 $. Les frais d'exploitation sont tombés de 67 000 à 56 000 $, ce qui a permis au port de réaliser cette année un bénéfice d'exploitation de 93 000 $, contre 77 000 $ en 1988. Le bénéfice net s'établit à 125 000 $ en 1989, en hausse de 30 % depuis 1988 (96 000 $).

Port de Churchill



Port de Churchill

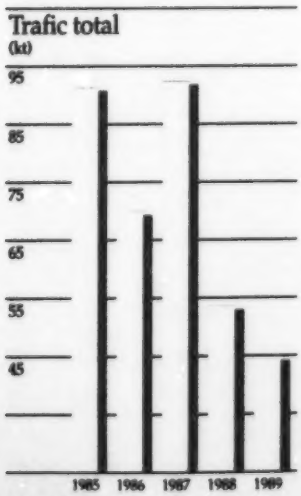
Situé sur la rive ouest de la Baie d'Hudson, le port de Churchill célébrait en 1989 le 60e anniversaire de la première expédition de céréales. Le rôle premier du port consiste en l'exportation de céréales des Prairies. En 1989, le port en a manutentionné 292 000 tonnes et a ainsi réussi à redresser la situation après n'avoir pas dépassé les 50 000 tonnes en 1988, niveau le plus bas jamais atteint. Le volume total s'est élevé à 320 000 tonnes.

Si les céréales représentent plus de 90 % des exportations du port de Churchill, ce dernier joue également un rôle dans le réapprovisionnement des localités du Nord. En effet, les collectivités situées sur la rive occidentale de la Baie d'Hudson et, dans les Territoires du Nord-Ouest, dans le district de Keewatin sont tributaires des services de réapprovisionnement assurés par la société Northern Transportation Company Limited. Ce trafic s'est légèrement ralenti en 1989. Enfin, le port a de nouveau eu l'honneur d'accueillir le navire de croisière M.V. World Discoverer.

En 1989, s'est achevée la première phase des travaux de dépoussiérage, d'un coût de 2,2 millions $. À cet égard, le port a reçu des fonds du gouvernement fédéral. Il a également conclu la première année d'un programme triennal relatif à la santé et à la sécurité.

L'augmentation du volume de céréales a eu l'effet attendu sur les résultats financiers, les produits d'exploitation ayant grimpé de 1,1 à 4,0 millions $ en un an. En même temps, les frais d'exploitation ont régressé de 5,8 à 5,4 millions $. Ces deux phénomènes combinés ont permis de ramener les pertes d'exploitation de 4,7 à 1,5 million $. Après une perte nette de 4,1 millions en 1988, le port a enregistré un bénéfice net de 80 000 $ en 1989 grâce à un revenu de placements de 377 000 $ et à un poste inhabituel suite au remboursement de subventions tenant lieu de taxes municipales, d'une valeur de 1,2 million $.

Port Colborne



Port Colborne

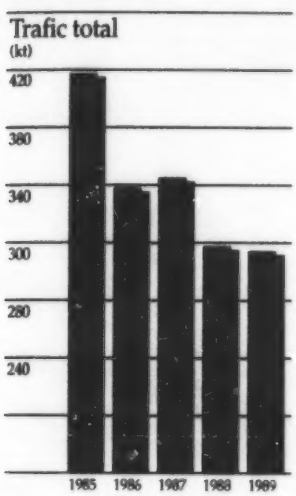
Port Colborne, situé à l'extrémité sud du canal Welland, est spécialisé dans le trafic céréalier entre les ports canadiens. La Société canadienne des ports loue l'élévateur à grains à la société Goderich Elevators Limited de l'Ontario, aux termes d'un contrat de vingt ans. Goderich a récemment complété les installations portuaires en y ajoutant un nettoyeur à grains.

L'année 1989 a été marquée par l'ouverture du nouveau port de plaisance, d'un coût de 1,5 million $, qui offre tous les services voulus. Sis à Gravelly Bay, il accueille les plaisanciers de passage. Ce projet a été financé par la Direction des ports pour petits bateaux de Pêches et Océans.

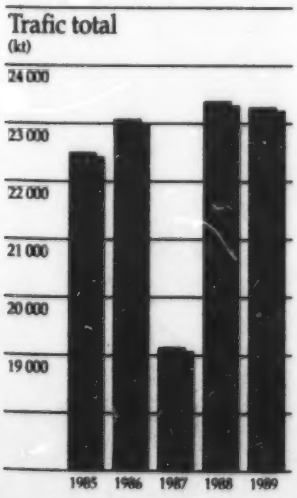
Le trafic total du port, qui se compose uniquement de produits céréaliers, accuse une baisse de 17 %, passant de 54 000 à 45 000 tonnes en un an.

Au total, les produits d'exploitation ont légèrement progressé, de 98 000 à 112 000 $, mais les frais d'exploitation ont aussi grimpé, de 438 000 à 502 000 $. De ce fait, la perte d'exploitation s'est accrue de 15 % (390 000 $ contre 339 000 $ en 1988). Elle a été compensée par une hausse du revenu de placements, et le bénéfice net a finalement progressé de 116 000 $ en 1988 à 133 000 $ en 1989.

Port de Prescott



Port de Sept-Îles



Port de Prescott

Le port de Prescott est situé à 200 kilomètres à l'ouest de Montréal et à 100 kilomètres au sud d'Ottawa, sur le Saint-Laurent. Le port est géré conjointement par la Société canadienne des ports, qui s'occupe des installations portuaires, et par la Société Elders Grain Company Limited, à laquelle elle loue un élévateur à grains.

Le port de Prescott se consacre principalement à la manutention des céréales, dans son élévateur de 154 000 tonnes. Aux termes du contrat de location, Elders Grain assure le fonctionnement de l'élévateur. Elle achète certains types de récoltes directement auprès des agriculteurs locaux et elle les revend sur les marchés mondiaux, pour son propre compte ou pour celui de la Commission canadienne du blé ou de l'Ontario Wheat Producers' Marketing Board. Dans le cadre de son plan de diversification, Elders Grain s'est servi de l'élévateur pour manutentionner pour la première fois en 1989 des grains de millet et de luzerne.

Le volume total a légèrement décliné, tombant de 294 000 à 289 000 tonnes. Cela s'explique par un ralentissement au chapitre du sel. Le volume de céréales, qui représentait environ 75 % du trafic total en 1989, s'est accru de 9 % pour atteindre 215 000 tonnes. À la suite des conclusions positives d'une étude environnementale détaillée, le port a entrepris la construction d'un nouveau module pour l'entreposage du sel.

Au total, les produits d'exploitation ont reculé de 1,2 million à 803 000 $ à cause d'une modification, en mai 1988, de l'entente financière conclue avec Elders Grain pour la location de l'élévateur. Les frais d'exploitation ont régressé de 1,8 million à 956 000 $. Il en est résulté une perte d'exploitation globale de 153 000 $, en comparaison de 617 000 $ en 1988. Le bénéfice net se chiffre à 1,7 million $ en 1989, par rapport à 965 000 $ en 1988, grâce à une hausse de 13 % du revenu de placement, qui s'établit à 1,8 million $.

Port de Sept-Îles

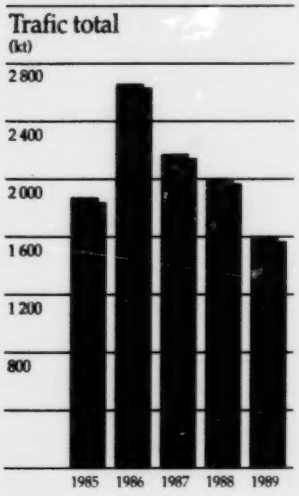
Le port de Sept-Îles est un port en eau profonde situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 650 kilomètres en aval de Québec. Il consiste en un grand bassin naturel de 80 mètres de profondeur, qui est ouvert à la navigation toute l'année. Il dessert l'industrie minière du Québec et du Labrador, et le minerai de fer représente 90 % du trafic total. Il faut ajouter à cela le charbon et le sel.

Le trafic total du port est resté relativement stable en 1989, les mouvements de marchandises s'établissant à 23,3 Mt. Cela est dû aux expéditions de minerais de fer soutenues effectuées par la Compagnie minière IOC et par les Mines Wabush. Les volumes de vrac solide ont atteint 22,9 Mt en 1989. Les transbordements de charbon accusent un léger ralentissement, de 9 %, pour se situer à 797 000 tonnes. Le port a accueilli 697 navires en 1989, nombre équivalent à celui de l'année précédente.

En septembre 1989, la construction d'une aluminerie à Sept-Îles par le consortium Alouette, d'une valeur de 1,1 milliard $, a été annoncée conjointement par le premier ministre du Québec, le ministre fédéral des Transports et le groupe Alouette. La participation du gouvernement fédéral à ce projet s'élèvera à quelque 90 millions $ et portera sur l'infrastructure portuaire. Une deuxième phase consistera à doubler la capacité de l'aluminerie, qui atteindra alors 430 000 tonnes, pour un investissement total supérieur à 2 milliards $.

Entre 1988 et 1989, les produits d'exploitation ont progressé au total de 1,1 à 1,2 million $. La mise sur pied du projet Alouette a entraîné l'augmentation des frais d'exploitation, de 1,3 à 1,5 million $. En conséquence, la perte d'exploitation a grimpé de 169 000 à 304 000 $ et le bénéfice net a chuté de 44 %, pour s'établir à 95 000 $.

Port de Trois-Rivières



Port de Trois-Rivières

Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent, le port de Trois-Rivières occupe une situation stratégique. Il est ouvert à la navigation toute l'année.

Les principales exportations sont le papier journal, la pâte à papier et les céréales, qui représentent la plus grande part du trafic. Trois-Rivières est le plus gros centre de production de papier journal au monde. On y importe aussi, pour les besoins de la région, un large éventail de marchandises, comme les céréales, les produits pétroliers, le sel et le kaolin.

En 1989, le trafic total s'est établi à 1,6 Mt, en diminution de 20 % par rapport à 1988 (2,0 Mt). Le volume de céréales a chuté de 37,0 %, passant de 1,3 Mt à 825 000 tonnes. Quant au reste du vrac solide, il est tombé de 28 % en 1989, pour se situer à 206 000 tonnes. À 454 000 tonnes, le vrac liquide, composé de produits pétroliers et de soude caustique, s'est accru de 83 %. Le port a manutentionné pour 100 000 tonnes de marchandises générales, dont 90 % de papier. Si l'on exclut les céréales, le trafic total a augmenté de 14 % en un an. En tout, 497 navires ont chargé ou déchargé des marchandises dans le port en 1989.

En 1989, les produits d'exploitation, de 1,9 million $, n'ont presque pas évolué, à cause d'un ralentissement du trafic de céréales. Grâce à une maîtrise rigoureuse des coûts, il a été possible de ramener les frais d'exploitation de 2,1 à 1,8 million $ et de réaliser un bénéfice de 97 000 $, contre une perte d'exploitation de 168 000 $ en 1988. Il faut ajouter à cela une amélioration du rendement des investissements, ce qui a permis d'atteindre un bénéfice net de 1,3 million $, en comparaison de 767 000 $ en 1988.

Rapport des vérificateurs

L'honorable Doug Lewis,
C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société canadienne des ports au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats et bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les transactions de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Coopers + Lybrand

Comptables agréés

Ottawa, Ontario
Le 16 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

Actif	1989	1988
À court terme		
Encaisse	244 $	348 $
Placements (note 3)	32 867	39 925
Débiteurs	1 793	1 597
Créance sur le Canada	426	2 482
Matériaux et fournitures	264	239
	35 594	44 591
Placements (note 3)	18 429	18 361
Débiteur à long terme (note 4)	299	–
Placement dans Ridley Terminals Inc. (note 5)	1	3 083
Immobilisations (note 7)	36 059	36 894
	90 382	102 929
Fonds de prêt interportuaire – placements (note 10)	28 568	–
	118 950 $	102 929 $

Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 8)	4 169 $	3 908 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	118	898
Dû auprès du Canada (note 10)	–	12 668
	4 287	17 474
Avantages sociaux courus	1 208	1 171
Emprunts auprès du Canada (note 9)	1 319	1 406
	6 814	20 051
Avoir du Canada		
Capital d'apport	73 638	73 638
Bénéfices non répartis	9 930	9 240
	83 568	82 878
Fonds de prêt interportuaire – contrepartie (note 10)	28 568	–
	112 136	82 878
	118 950 $	102 929 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

A.R. Huntington

L'honorable A. R. Huntington

Le président-directeur général,

J.M. Tessier

Jean Michel Tessier

État des résultats et bénéfices non répartis

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989	1989	1988
Produits d'exploitation	9 566 $	7 026 $
Frais d'exploitation et d'administration – nets	8 769	9 288
Amortissement	2 690	2 592
Subventions tenant lieu de taxes municipales	692	1 117
	12 151	12 997
Perte d'exploitation	(2 585)	(5 971)
Revenu de placement	5 369	4 750
Frais d'intérêt	(112)	(118)
Bénéfice (perte) avant ce qui est décrit ci-dessous	2 672	(1 339)
Quote-part de la perte nette de Ridley Terminals Inc. (note 5)	(3 082)	(4 382)
Ajustement de subventions tenant lieu de taxes municipales (note 4)	1 174	–
Bénéfice net (perte nette)	764	(5 721)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	9 240	15 087
Dividende au Canada (note 10)	(74)	(126)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	9 930 $	9 240 $

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989	1989	1988
Activités d'exploitation		
Bénéfice net (perte nette)	764 $	(5 721) $
Postes n'exigeant aucune sortie de caisse		
Amortissement	2 690	2 592
Quote-part de la perte nette de Ridley Terminals Inc.	3 082	4 382
Autres	24	(218)
Diminution (augmentation) des éléments du fonds de roulement	(11 352)	13 927
Rentrées (sorties) nettes provenant de (utilisées dans) l'exploitation	(4 792)	14 962
Activités de financement		
Subventions pour projets d'immobilisations	2 754	2 775
Emprunts auprès du Canada	(87)	(81)
Dividende au Canada	(74)	(126)
Rentrées nettes provenant du financement	2 593	2 568
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(4 739)	(4 353)
Produit sur aliénation des immobilisations	75	30
Débiteur à long terme	(299)	–
Sorties nettes utilisées dans les activités d'investissements	(4 963)	(4 323)
Rentrées (sorties) nettes de l'encaisse et des placements à court terme	(7 162)	13 207
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	40 273	27 066
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	33 111 $	40 273 $

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1989

1. La Loi sur la Société canadienne des ports

La Société canadienne des ports est constituée en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports*. Cette loi permet l'établissement de nouvelles sociétés portuaires locales pour la gestion et l'exploitation de certains ports déterminés.

La Société apparaît dans la partie II de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle n'est pas assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Principales conventions comptables

(a) États financiers
Les états financiers de la Société canadienne des ports comprennent les comptes des ports et des autres installations qui relèvent de son administration, aussi bien que ceux du Fonds de prêt interportuaire. Les activités des sociétés portuaires locales sont exclues des états financiers depuis la date de leur constitution en société.

(b) Placements
Les placements sont indiqués au coût amorti, c'est-à-dire que la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

(c) Placement dans Ridley Terminals Inc.
Le placement dans Ridley Terminals Inc. est comptabilisé à la valeur de consolidation.

(d) Immobilisations
Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada à la Société, lesquelles sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets d'immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au coût du bien correspondant.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, selon des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

(e) Coûts du régime de pension
Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles au régime dégagent la Société de sa responsabilité et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

(f) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions ne sont finalisées qu'après une vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes au cours de l'exercice duquel le montant final est remis.

(g) Avantages sociaux
La Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

3. Placements

Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, sont indiqués au coût amorti. Au 31 décembre 1989, et 1988, les valeurs marchandes des placements à court terme sont équivalentes à leurs coûts amortis. Au 31 décembre 1989, la valeur au marché des placements à long terme est de 21 080 000 $ (20 232 000 $ en 1988).

4. Débiteur à long terme

En 1989, la Division des subventions des municipalités du ministère des Travaux publics a terminé la vérification des subventions tenant lieu des taxes municipales. Cette vérification a entraîné un ajustement à l'avantage de la Société au montant de 1 174 000 $ pour les années 1985 à 1989, dont 800 000 $ avaient été courus dans les années précédentes. Ce montant couru a fait l'objet d'une contrepassation et le solde de 374 000 $ a été enregistré comme débiteur à long terme du District de gouvernement local de Churchill, au Manitoba, comme suit:

	(en milliers de dollars)
Débiteur sans intérêts à recouvrer par versements annuels égaux pendant les cinq prochains exercices	374 $
Moins: tranche échéant à moins d'un an	(75)
	299 $

5. Placement dans Ridley Terminals Inc.

Ridley Terminals Inc. (RTI) a été constitué le 18 décembre 1981 en vertu de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* pour la construction et l'exploitation d'un terminus de charbon à Ridley Island, à Prince Rupert (Colombie-Britannique). RTI n'est pas assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le revenu du volume en transit de RTI est présentement subordonné à la production de deux producteurs de charbon. Le producteur de charbon qui expédie présentement le plus gros tonnage par les installations de RTI a recouru à l'arbitrage pour décider du prix avec ses clients. Le résultat de cet arbitrage pourrait avoir un impact économique significatif sur le producteur du charbon qui, à son tour, pourrait affecter les relations de RTI avec ce client. La continuité de l'exploitation de RTI et la valeur comptable de ses installations sont subordonnées à un niveau viable du volume de charbon provenant de ses clients et à l'aide financière du gouvernement du Canada.

Au 31 décembre 1989, la Société avait fait l'acquisition de 90 % des actions ordinaires émises par RTI au coût de 900 $, et de 100 % de ses actions privilégiées de Classe A au coût de 23 020 500 $. Fednav Limited avait alors fait l'acquisition de 10 % des actions ordinaires émises par RTI au coût de 100 $, et de 100 % de ses actions privilégiées de Classe B au coût de 23 020 500 $.

Les actions privilégiées de Classe A portent un dividende fixe cumulatif au taux annuel de 18% sur leur valeur attribuée. Les actions de Classe B portent un dividende fixe cumulatif au taux annuel de 20% après impôt sur leur valeur attribuée. Le dividende annuel de 20% sur les actions de Classe B est le produit net après avoir déduit un montant égal au total de l'impôt fédéral et provincial sur les bénéfices des sociétés applicables au dividende.

Les détenteurs des actions privilégiées des Classes A et B ont droit à des intérêts aux taux respectifs des dividendes sur les dividendes courus mais qui ne sont pas payés. L'intérêt non payé est composé annuellement aux mêmes taux respectifs.

L'intérêt est couru depuis le 30 avril 1982. Les actions privilégiées sont rachetables à tout moment à leur valeur attribuée plus les dividendes et les intérêts courus. Les dividendes privilégiés et les intérêts arriérés au 31 décembre 1989 calculés aux taux d'imposition en vigueur à cette date pour les actions de Classe B s'élèvent à :

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Actions privilégiées de Classe A détenues par la Société canadienne des ports	48 826 $	37 452 $
Actions privilégiées de Classe B détenues par Fednav Limited	101 937	81 853
	150 763 $	119 305 $

Le placement de la Société dans RTI est comptabilisé à la valeur de consolidation. L'application de cette méthode dans les exercices au cours desquels RTI montre un déficit, exige que la Société enregistre une quote-part du bénéfice net de RTI équivalant à la participation de la Société dans les capitaux propres totaux de RTI, laquelle s'élevait à 50% au 31 décembre 1989. En 1989 la quote-part de la Société des pertes accumulées de RTI a excédé le placement net de la Société. En conséquence, le placement a été réduit à une valeur nominale de 1 000 $. Dans les exercices au cours desquels RTI montre des bénéfices non répartis, la quote-part est proportionnelle à la participation de la Société dans les actions ordinaires de RTI, après avoir reconnu les exigences des dividendes des deux classes d'actions privilégiées.

Le placement dans Ridley Terminals Inc. se compose de :

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Solde au début de l'exercice	3 083 $	7 465 $
Quote-part de la perte nette	(3 082)	(4 382)
Solde à la fin de l'exercice	1 $	3 083 $

Un sommaire du bilan de RTI qui figure dans ses états financiers vérifiés au 31 décembre, indique :

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Actif		
À court terme	3 128 $	4 772 $
Immobilisations	207 735	213 311
Autres	447	67
	211 310 $	218 150 $
Passif		
À court terme	5 045 $	3 481 $
Emprunts à long terme	213 063	207 323
	218 108	210 804
Insuffisance de l'avoir	(6 798)	7 346
	211 310 $	218 150 $

RTI a conclu avec une banque à charte canadienne deux ententes de financement à long terme comme suit :

(a) une entente de crédit de construction inconditionnellement garantie par le Canada et nantie par une débenture de sûreté supplémentaire de 250 000 000 $ avec une charge flottante. Le 1er juillet 1985, tous les emprunts ont été convertis en un emprunt à terme de quinze ans avec des remboursements semestriels déterminés commençant le 31 juillet 1991 jusqu'au 31 janvier 2000. L'intérêt sur les emprunts quelconques de banque est au taux préférentiel de la banque. Les acceptations de banque portent des frais de 1/2 % par année.

(b) une entente pour un emprunt à crédit renouvelable de 25 000 000 $ qui permet des avances sur une base renouvelable jusqu'au 30 juin 1990, période à laquelle toutes les avances se convertiront en un prêt à terme remboursable en tranches semestrielles déterminées commençant le 31 juillet 1990 jusqu'au 31 janvier 1993. L'intérêt sur les emprunts de banque est établi au taux préférentiel de la banque plus 1/4 % par année et payable mensuellement. Les frais des acceptations de banque sont de 3/4 % par année.

Cette entente est nantie par une débenture de sûreté supplémentaire de 350 000 000 $ avec une charge flottante sur les installations du terminal comme garantie et par la cession du bail avec la Société du port de Prince Rupert.

Au 31 décembre 1989, les prélèvements selon ces ententes étaient comme suit:

	(en milliers de dollars)	
	1989	1988
(a) Entente de crédit de construction – Acceptations de banque, net des charges d'intérêts non amorties	198 399 $	198 818 $
(b) Entente pour un emprunt à crédit renouvelable –		
Emprunts de banque	1 300	1 800
Acceptations de banque, net des charges d'intérêts non amorties	15 464	7 930
	16 764	9 730
	215 163	208 548
Moins: tranche échéant à moins d'un an	2 100	1 225
	213 063 $	207 323 $

Selon les facilités de crédit, basé sur les montants empruntés au 31 décembre 1989, le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 2 100 000 $ en 1990, 5 460 000 $ en 1991, 11 288 000 $ en 1992, 12 915 000 $ en 1993 et 14 963 000 $ en 1994.

Les résultats d'exploitation de RTI pour l'exercice terminé le 31 décembre 1989, en comparaison avec l'exercice terminé le 31 décembre 1988, indiquent:

	(en milliers de dollars)	
	1989	1988
Produits d'exploitation et d'administration	35 769 $	30 676 $
Frais d'exploitation et d'administration	17 421	12 675
Amortissement	5 947	6 746
Frais d'intérêt	26 545	20 020
	49 913	39 441
Perte nette	(14 144) $	(8 765) $

6. Débentures de Saint John Harbour Bridge Authority

Saint John Harbour Bridge Authority (l'Administration) doit la somme de 13 793 000 $ (13 921 000 $ en 1988) à la Société qui la doit au Canada, en conformité avec les dispositions du crédit L106B de la *Loi des subsides* no. 7, 1967, 1967 – 1968, chap. 8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées à la Société sont identiques à celles des débentures de l'Administration. Selon les conditions de l'entente entre le Canada et l'Administration, le Canada, de fait, a garanti le remboursement du capital et de l'intérêt sur ces débentures. Par conséquent, les débentures à recevoir et les emprunts et les avances à payer au Canada se compensent et ne sont donc pas inscrits au bilan, comme éléments d'actif et de passif. Ainsi donc, les revenus et frais d'intérêt de 947 000 $ (955 000 $ en 1988), s'annulent également et n'apparaissent pas à l'état des résultats et bénéfices non répartis.

En 1989, le ministère des Finances et le Conseil du Trésor du Canada ont donné suite à une présentation pour faire cession des débentures de l'Administration au Canada et pour annuler les certificats de redevance de la Société. Au 31 décembre 1989, la présentation n'avait pas encore reçu l'approbation du Canada.

7. Immobilisations

(a) Sommaire

				(en milliers de dollars)	
				1989	1988
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Terrains	–	4 482 $	– $	4 482 $	4 426 $
Dragage	2,5 - 6,7 %	9 488	6 013	3 475	3 801
Installations d'amarrage	2,5 - 10 %	34 515	17 689	16 826	17 564
Immeubles	2,5 - 10 %	16 371	12 184	4 187	3 841
Services publics	3,3 - 10 %	2 791	1 428	1 363	1 466
Routes et surfaces	2,5 - 10 %	2 273	1 702	571	676
Machinerie et matériel	5 - 100 %	19 979	15 861	4 118	3 805
Mobilier et matériel de bureau	20 %	3 553	2 759	794	609
Projets en cours de construction	–	243	–	243	706
		93 695 $	57 636 $	36 059 $	36 894 $

(b) Subventions pour projets d'immobilisations

Au cours de l'exercice, la Société a reçu des subventions pour des projets d'immobilisations totalisant 2 754 000 $ (2 775 000 $ en 1988) en vue des projets de construction d'immobilisations.

(c) Engagements pour dépenses en immobilisations

On estime à 519 000 $ les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations. La Société prévoit débourser la majeure partie de ce montant au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1990.

8. Créditeurs et frais courus

Les produits reportés, au montant de 679 000 $ (467 000 $ en 1988), et la tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an, au montant de 87 000 $ (81 000 $ en 1988), sont compris dans les créditeurs et frais courus.

9. Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Emprunts portant intérêts aux taux de 6,44 % et 9,09 %, échéant le 31 décembre 2000 et remboursables par versements annuels égaux de 193 000 $ capital et intérêts réunis	1 406 $	1 487 $
Moins: tranche échéant à moins d'un an	(87)	(81)
	1 319 $	1 406 $

Le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 87 000 $ en 1990, 93 000 $ en 1991, 100 000 $ en 1992, 108 000 $ en 1993 et 116 000 $ en 1994.

10. Fonds de prêt interportuaire

En 1988 le Conseil du Trésor du Canada a autorisé que les paiements de dividendes en 1988 et 1989 par la Société canadienne des ports et les sociétés portuaires locales soient employés pour établir un Fonds de prêt interportuaire (le Fonds). Le but du Fonds est de fournir du financement pour les projets d'immobilisations financièrement viables de la Société et des sociétés portuaires locales.

Au 31 décembre 1988, la Société détenait 12 668 000 $, montant qui représente les paiements de dividende en 1988 et les intérêts y gagnés en attendant l'approbation du Canada. De ce montant, 126 000 $ représentaient le dividende versé par la Société canadienne des ports.

En 1989, la Société a remis le montant dû de 12 668 000 $ et les 13 982 000 $ additionnels qui représentaient le paiement de dividende en 1989 et les intérêts y gagnés de la Société canadienne des ports et des sociétés portuaires locales. De ce dernier montant, 74 000 $ représentaient le dividende versé par la Société canadienne des ports. Par la même occasion, la Société a reçu une subvention équivalante du Canada pour établir le Fonds.

Le 19 mai 1989 le Fonds a été créé, et le solde au 31 décembre 1989 comprend:

	(en milliers de dollars)
Contribution par le Canada	26 650 $
Revenu de placement	1 918
	28 568 $

Les actifs du Fonds, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, sont montrés au coût amorti. Au 31 décembre 1989 la valeur marchande des placements équivalait à peu près à leur coût amorti.

11. Opérations entre apparentés

Du fait de leur même appartenance, la Société est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État formés par le Canada.

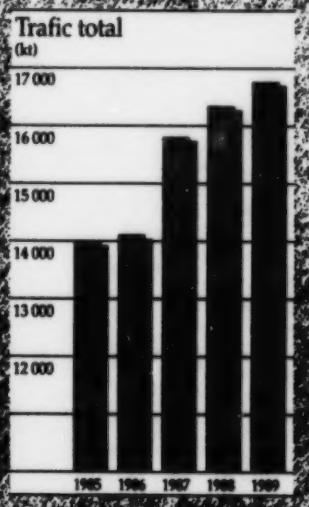
Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, la Société a recouvré des sociétés portuaires locales des frais d'exploitation et d'administration qu'elle avait encourus au montant de 6 225 000 $ en 1989 (6 511 000 $ en 1988). Ces recouvrements sont appliqués aux dépenses qui s'y rattachent. En plus, la Société a reçu des revenus de placement de 5 369 000 $ (4 750 000 $ en 1988) sur les titres du gouvernement du Canada, et a payé les frais d'intérêts de 112 000 $ (118 000 $ en 1988) au Canada.

12. Éventualités

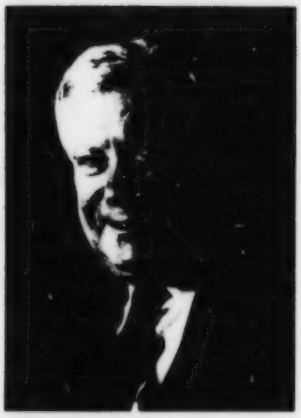
La Société a reçu des réclamations totalisant environ 1 709 000 $ à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages présumés subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige. Ces réclamations n'apparaissent pas dans les états financiers. De l'avis de la Société, ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.

La Société assume toutes les responsabilités quant aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de telles responsabilités sont imputés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

Société du port d'Halifax



Message du président du conseil d'administration et du président-directeur général



Donald A. Parker

David F. Bellefontaine

La Société du port d'Halifax a le grand plaisir de présenter ses résultats d'exploitation de 1989, la plus réussie de son histoire.

Le port d'Halifax s'est taillé une excellente réputation dans le monde entier, en tant que port international efficace pouvant accueillir toutes les catégories de navires. Malgré une très forte concurrence, le port a enregistré en 1989 une croissance réelle, qu'il s'agisse du volume de fret, de la part du marché ou du bénéfice net. En cinq ans, le tonnage de fret conteneurisé manutentionné dans le port a doublé, et quatorze nouvelles compagnies de navigation se sont ajoutées à son réseau mondial.

Les résultats positifs de 1989 constituent une nouvelle étape marquante étant donné qu'il s'agit de la quatrième année consécutive au cours de laquelle la Société bat tous les records en ce qui a trait au volume de conteneurs manutentionnés. Le port d'Halifax devance désormais tous ses concurrents au chapitre des mouvements de marchandises conteneurisées canadiennes.

Parmi les principales réalisations de 1989, il convient de citer le projet de réaménagement du quai B, qui prévoit un allongement des postes à quai d'une longueur de 366 mètres et l'ajout de 4,7 hectares pour la manutention du fret conteneurisé, ainsi que la commande de deux nouvelles grues à portique annoncée par les sociétés exploitantes des terminaux. "L'esprit d'équipe" dont on fait preuve dans le port pour l'achat d'installations et d'équipement témoigne de l'intérêt continu des parties prenantes et de leur optimisme face à l'avenir du port.

Conformément à la loi, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire que la Société a réalisé des progrès appréciables par rapport aux objectifs fixés, et que les procédures et les moyens de contrôle nécessaires sont en place pour garantir la sauvegarde des biens de la Société.

Dépenses d'immobilisations

En 1989, les dépenses d'immobilisations se sont élevées à 5,4 millions $, dont 3,7 millions ont été consacrés au projet de réaménagement du quai B, projet rendu nécessaire par les contraintes croissantes que l'on constate sur le marché du conteneur. Les derniers travaux du quai B seront réalisés en 1990, date à laquelle on installera pour les grues des rails en courbe afin d'assurer la transition entre les quais C et B et pour que le traitement des conteneurs se déroule ainsi selon un processus continu.

Le reste des dépenses d'immobilisations, soit 1,7 million $, a été consacré au projet de dragage du port (0,6 million), à l'achat du hangar 9 (0,5 million) et à l'acquisition de divers équipements et installations. En 1989, tous les projets d'investissement ont été financés à même le fonds de roulement. Au cours des dix dernières années, les projets d'investissement entrepris dans le port d'Halifax ont absorbé 53,7 millions $.

Principales nouvelles sur le fret

Pour la quatrième année consécutive, les volumes de marchandises ont battu les anciens records. Ils ont en effet totalisé 16,8 millions de tonnes, contre 16,2 millions de tonnes en 1988.

Les importations et les exportations de pétrole brut et raffiné ont atteint 8,6 millions de tonnes, soit une progression de 4,1 % par rapport aux 8,3 millions de tonnes enregistrées l'année précédente. Les exportations de gypse ont augmenté légèrement, de 1,1 % en un an, pour atteindre 3,2 millions de tonnes.

En 1989, la Société a battu un nouveau record au chapitre des marchandises conteneurisées, dont le volume s'est établi à 3,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 9,9 % par rapport à l'ancien record de 1988, de 3,5 millions de tonnes. En cinq ans, le tonnage de fret conteneurisé s'est accru de 96 %, ce qui constitue un résultat étonnant compte tenu de la très forte concurrence.

Résultats financiers

Les produits d'exploitation ont progressé de 14,8 à 18,2 millions $ en un an, progression due principalement aux résultats records enregistrés dans le secteur du fret et à la conclusion de nouveaux contrats de location des terminaux. Les dépenses ont totalisé 14 millions $, contre 11,9 millions en 1988. Le bénéfice d'exploitation s'est accru sensiblement, en l'occurrence de 44,8 %, passant de 2,9 à 4,2 millions $ entre 1988 et 1989. Le bénéfice net s'est établi à 4,6 millions $, soit une augmentation de 1,5 million en un an.

Le fonds de roulement n'a pour ainsi dire pas évolué, pour se situer à 6,9 millions $; les investissements à court terme ont augmenté de 1,3 million, pour atteindre les 7,1 millions à la fin de l'année.

Remerciements

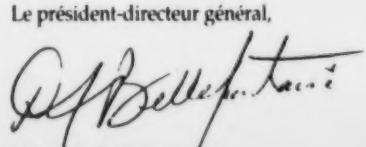
Une fois encore, l'esprit d'équipe qui s'est manifesté au port d'Halifax s'est avéré très payant. Nous remercions tout le personnel du port et toutes les entreprises maritimes d'avoir mis leurs compétences et leur énergie au service de la Société du port d'Halifax.

L'avenir du port d'Halifax n'a jamais été aussi prometteur. Nous comptons sur toutes les parties prenantes pour garantir le succès du port au cours de la prochaine décennie.

Le président du conseil d'administration,

Donald A. Parker

Le président-directeur général,



David F. Bellefontaine

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis,
C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port d'Halifax au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats et surplus et des mouvements de la trésorerie de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Jane Raymond

Comptables agréés

Halifax, Nouvelle-Écosse
Le 26 janvier 1990

Bilan au 31 décembre 1989

Actif	1989	1988
Actif à court terme		
Encaisse	239 827 $	230 462 $
Placements (note 3)	7 134 531	5 794 295
Débiteurs	2 604 428	2 736 263
Fournitures	133 269	126 167
	10 112 055	8 887 187
Placements (note 3)	33 510	33 405
Immobilisations (note 4)	59 273 611	56 115 970
	69 419 176 $	65 036 562 $
Passif		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	1 699 611 $	1 159 545 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	250 008	71 664
Revenus reportés	940 711	928 571
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	367 462	334 057
	3 257 792	2 493 837
Avantages sociaux courus	664 314	679 499
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	3 118 714	3 486 176
	7 040 820	6 659 512
Avoir du Canada		
Capital d'apport	53 796 865	53 796 865
Surplus	8 581 491	4 580 185
	62 378 356	58 377 050
	69 419 176 $	65 036 562 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Donald A. Parker

Le président-directeur général,

David F. Bellefontaine

Résultats et surplus

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Revenus d'exploitation	14 851 629 $	13 286 341 $
Frais d'exploitation et d'administration	7 440 556	7 652 151
Amortissement des immobilisations	2 215 426	1 934 257
Subventions tenant lieu de taxes municipales	978 444	790 963
	10 634 426	10 377 371
Bénéfice d'exploitation	4 217 203	2 908 970
Revenu de placements	737 672	594 105
Frais d'intérêt	(382 023)	(412 392)
Gain sur la cession d'immobilisations	7 123	2 456
	362 772	184 169
Bénéfice net avant poste extraordinaire	4 579 975	3 093 139
Poste extraordinaire		
Profit sur la cession de terrain	–	266 135
Bénéfice net	4 579 975	3 359 274
Surplus au début	4 580 185	1 379 966
	9 160 160	4 739 240
Dividende versé au gouvernement du Canada	578 669	159 055
Surplus à la fin	8 581 491 $	4 580 185 $

Mouvements de la trésorerie

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Activités d'exploitation		
Bénéfice net avant poste extraordinaire	4 579 975 $	3 093 139 $
Amortissement des immobilisations	2 215 426	1 934 257
Autres	(22 413)	55 628
Diminution des éléments d'exploitation du fonds de roulement	855 283	136 250
Liquidités provenant des activités d'exploitation	7 628 271	5 219 274
Activités de financement		
Emprunts du gouvernement du Canada	(334 057)	(303 687)
Dividende versé au gouvernement du Canada	(578 669)	(159 055)
Liquidités utilisées par les activités de financement	(912 726)	(462 742)
Activités d'investissement		
Cession de terrain	–	266 135
Acquisitions d'immobilisations	(5 378 441)	(4 852 977)
Autres	12 497	7 256
Liquidités utilisées par les activités d'investissement	(5 365 944)	(4 579 586)
Augmentation de l'encaisse et des placements à court terme	1 349 601	176 946
Encaisse et placements à court terme au début	6 024 757	5 847 811
Encaisse et placements à court terme à la fin	7 374 358 $	6 024 757 $

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

1.

Conformément aux articles 6.1 et 6.2 de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au port d'Halifax a été approuvée et la Société du port d'Halifax a été établie en date du 1er juin 1984.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, Port d'Halifax à la Société du port d'Halifax à leur valeur comptable.

2. Principales conventions comptables

(a) Placements
Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

(b) Immobilisations
Les immobilisations sont présentées au coût, à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le gouvernement du Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du gouvernement du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, à des taux établis en fonction de la durée probable d'utilisation des immobilisations.

(c) Régime de retraite
Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

(d) Subventions tenant lieu de taxes municipales
La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont payées après la vérification des montants par la division des subventions aux municipalités des Travaux publics du Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice en cours.

(e) Avantages sociaux
La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents, conformément aux conventions collectives ou aux politiques de la Société.

3. Placements

	1989		1988	
	Coût amorti	Valeur nominale	Coût amorti	Valeur nominale
À court terme	7 134 531 $	7 474 800 $	5 794 295 $	6 039 800 $
À long terme	33 510 $	33 498 $	33 405 $	34 270 $

4. Immobilisations

	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	1989 Valeur comptable nette	1988 Valeur comptable nette
Terrain		24 441 887 $	$	24 441 887 $	23 324 988 $
Dragage	2,5 - 6,7 %	3 424 519	2 302 408	1 122 111	372 477
Installations d'amarrage	2,5 - 10 %	35 120 246	18 494 982	16 625 264	14 400 469
Bâtiments	2,5 - 10 %	17 336 166	11 373 528	5 962 638	5 772 861
Services publics	3,3 - 10 %	5 865 260	2 221 099	3 644 161	2 502 056
Route et pavage	2,5 - 10 %	8 481 260	3 984 999	4 496 261	3 345 538
Matériel et outillage	5 - 100 %	10 794 759	8 114 588	2 680 171	1 616 485
Mobilier et équipement	20 %	998 782	845 974	152 808	181 079
Construction en cours		148 310		148 310	4 600 017
		106 611 189 $	47 337 578 $	59 273 611 $	56 115 970 $

5. Emprunts du gouvernement du Canada

	1989	1988
Emprunt, 10 %, échéant le 31 décembre 1996 remboursable par versements annuels de 716 080 $, capital et intérêt	**3 486 176 $**	3 820 233 $
Versement exigible à court terme	**367 462**	334 057
	3 118 714 $	3 486 176 $

Les emprunts du gouvernement du Canada ne sont pas garantis.

6. Chiffres de l'exercice précédent

Certaines données correspondantes fournies pour l'exercice précédent ont été reclassées en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.

Membres du conseil d'administration

Donald A. Parker *
Président
Homme d'affaires
Dartmouth (N.-É.)

Paul M. Murphy, c.r. *
Vice-président
Associé, Patterson Kitz
Halifax (N.-É.)

Florence R. Irwin **
Associée, Canadian Annuity Quotations and Insurance Services Ltd.
Bedford (N.-É.)

Michael J. Proude
Président
Association internationale des débardeurs Local 269
Dartmouth (N.-É.)

Lois A. Glibbery **
Spécialiste en marketing immobilier
Royal Lepage Real Estate Services Ltd.
Halifax (N.-É.)

Harald A. Norve *
Président
H.A. Norve & Associates Ltd.
Halifax (N.-É.)

Captain Ernest A. Coates **
Surintendant maritime (retraité)
Pétroles Esso Canada
Dartmouth (N.-É.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de vérification

Dirigeants de la Société

Donald A. Parker
Président du conseil

Paul M. Murphy, c.r.
Vice-président

David F. Bellefontaine
Président-directeur général

Lorraine E. Brenton
Secrétaire de la Société

Claude L. Ball
Vice-président directeur et chef de l'exploitation

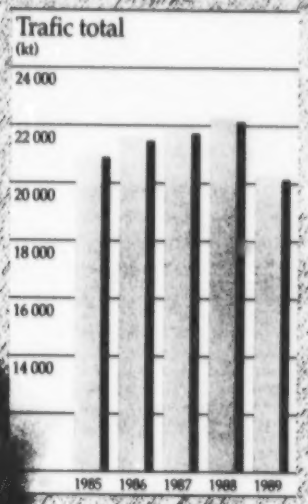
Robert A. Kaye
Vice-président, Marketing

Richard T. Pentland
Vice-président, Ingénierie et Travaux

Dennis W. Creamer
Vice-président, Finances et Administration

Peter J. MacKeigan
Conseiller juridique principal

Société du port de Montréal



Message du président du conseil d'administration et du directeur général et dirigeant principal

André Gingras

Dominic J. Taddeo

Alors que nous nous apprêtons à vivre l'agitation et les défis de la décennie qui commence, 1989 s'inscrira dans l'industrie maritime comme une année marquée au coin de la compétition accrue sur l'Atlantique Nord.

Le trafic total des marchandises manutentionnées au port en 1989 s'est élevé à 20,4 millions de tonnes métriques, comparativement à 22,2 millions de tonnes en 1988; il y a donc eu baisse de 1,8 million de tonnes, soit 8,2 %.

La baisse dans les marchandises conteneurisées a naturellement fortement déçu, sans avoir été inattendue. C'est la chute dans le trafic des céréales, cependant, qui a eu le plus d'incidence sur la diminution du trafic total et sur la réduction des revenus.

Le trafic total des marchandises générales s'est élevé à 6,6 millions de tonnes en 1989, une baisse de 300 000 tonnes ou de 4,6 % sur l'année 1988. A la suite de six années record consécutives, notre trafic conteneurisé a chuté de 370 000 tonnes ou 6,4 % en 1989. Il s'est élevé à 5,4 millions de tonnes, par comparaison à 5,7 millions de tonnes en 1988.

Pour attaquer ce défi de face, le port de Montréal a pris plusieurs initiatives, à savoir : l'établissement d'un comité d'usagers du chemin de fer du port, ce qui a contribué à réduire de façon appréciable le nombre de triages nécessaires et à diminuer le temps requis pour atteindre Toronto, Détroit et Chicago; la première phase du projet EDI du port est rendue au point de la transmission des données d'un ordinateur à l'autre vers la fin de mars 1990; un contrôle rigoureux de nos coûts et une décision ferme de rationalisation se reflètent dans nos dépenses d'exploitation. Entre 1985 et 1989, nos coûts d'exploitation sont passés de 47,9 $ millions à 54,8 $ millions, une augmentation de 6,9 $ millions ou 14,2 %. Au cours de la même période, l'inflation s'est accrue de 18,8 %.

De semblables mesures ont permis au port d'augmenter sa situation concurrentielle et l'amélioration de son programme de "primes incitatives" au cours de 1990 continuera de stimuler le trafic conteneurisé.

Le trafic des produits pétroliers a totalisé 7,0 millions de tonnes en 1989, soit une baisse de 300 000 tonnes ou de 4,5 % comparativement à 1988, en raison surtout de la chute dans le brut. Le trafic de céréales a représenté 1,7 million de tonnes en 1989, soit une diminution de 1,3 million de tonnes ou de 43,6 % sur l'année 1988. En fait, il faut remonter jusqu'en 1944 pour trouver une année pire que 1989 dans les mouvements de céréales au port de Montréal.

Les principaux facteurs responsables de cette baisse comprennent les effets de la sécheresse de l'été 1988 dans les Prairies, un moindre volume d'expéditions dans nos marchés traditionnels et un volume accru d'expéditions par l'ouest du Canada, où les installations de manutention ont été augmentées et les coûts de transport intérieur diminués.

Le trafic dans la catégorie des autres vracs secs et liquides a été de 5,1 millions de tonnes, une augmentation de 100 000 tonnes sur 1988.

Résultats financiers

Les produits d'exploitation ont atteint 53 millions $ et les dépenses d'exploitation et d'administration se sont élevées à 54,8 millions $ en 1989, soit une perte nette d'exploitation de 1,8 million $, la première depuis 1979 qui atteignait alors 2,2 millions $. Les revenus de placement ont atteint 7 millions $, ce qui a porté le revenu net à 5,2 millions $.

Les dépenses en 1989 se sont accrues de 4,2 %, ce qui est moindre que le taux d'inflation qui se chiffre à 5 %. Les versements en lieu de taxes municipales payés à la ville de Montréal ajoutés à une augmentation de l'amortissement ont contribué surtout à cette hausse.

Des investissements de 15,2 millions $ démontrent le maintien de notre engagement ferme envers l'amélioration et l'agrandissement de nos installations.

Conformément au devoir qui nous est dévolu, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et l'actionnaire que la Société a accompli de réels progrès sur la voie de ses objectifs et qu'elle est dotée des mesures de contrôle nécessaires à la sauvegarde de ses avoirs.

Perspectives

Comme les années verront naître des défis différents et de plus en plus complexes, le port de Montréal, de par son emplacement stratégique aux portes du coeur industriel de l'Amérique du Nord, détient un poste de prédilection qui favorise le trafic des marchandises de toute sortes, rapidement, efficacement de façon sécuritaire et à des prix extrêmement compétitifs.

Dans le secteur des marchandises conteneurisées, compte tenu de la situation compétitive qui demeure très serrée, nous prévoyons une augmentation qui devrait rejoindre la croissance économique. En ce qui concerne les céréales, nous prévoyons que ce trafic reprendra l'allure au moins de celui de 1988.

Enfin, nous désirons saisir cette occasion pour remercier chaleureusement tous nos employés et tous les membres de la collectivité portuaire de leurs efforts inlassables pour assurer l'essor du port de Montréal, ce port d'envergure internationale et le port à conteneurs numéro UN au Canada.

Le président du conseil d'administration,

André Gingras

Le directeur général et dirigeant principal,

Dominic J. Taddeo

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Montréal au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers, ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et à la charte et aux règlements administratifs de la Société.

Samson Bélair / Deloitte & Touche

Comptables agréés

Montréal, Québec
Le 9 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

Actif	1989	1988
À court terme		
Encaisse	1 340 $	692 $
Placements (note 3)	21 083	28 871
Débiteurs	10 240	9 176
Matériaux et fournitures	940	872
	33 603	39 611
Placements (note 3)	39 749	39 572
Immobilisations (note 4)	156 989	153 618
Autres éléments d'actif	579	499
	230 920 $	233 300 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 5)	8 117 $	10 254 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	820	2 386
	8 937	12 640
Avantages sociaux courus	5 206	5 329
Emprunts auprès du Canada (note 6)	6 129	6 561
	11 335	11 890
Avoir du Canada		
Capital d'apport	183 569	183 569
Bénéfices non répartis	27 079	25 201
	210 648	208 770
	230 920 $	233 300 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

André Gingras

Le directeur général et dirigeant principal,

Dominic J. Taddeo

Résultats

(en milliers de dollars)

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Produits d'exploitation	53 034 $	57 268 $
Frais d'exploitation et d'administration	40 159	39 385
Amortissement	10 503	9 838
Subventions tenant lieu de taxes municipales	4 125	3 403
	54 787	52 626
Bénéfice (perte) d'exploitation	(1 753)	4 642
Produits financiers	7 372	7 968
Frais financiers	(436)	(459)
	6 936	7 509
Bénéfice avant poste exceptionnel	5 183	12 151
Ajustement de subventions tenant lieu de taxes municipales	–	1 915
Bénéfice net	5 183 $	14 066 $

Bénéfices non répartis

(en milliers de dollars)

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Solde au début	25 201 $	15 407 $
Bénéfice net	5 183	14 066
Dividende	(3 305)	(4 272)
Solde à la fin	27 079 $	25 201 $

Évolution de la situation financière

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	(en milliers de dollars) 1988
Rentrées (sorties) nettes d'encaisse liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Bénéfice net	5 183 $	14 066 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement	10 503	9 838
Autres	687	142
	16 373	24 046
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation	(5 211)	(1 987)
	11 162	22 059
Financement		
Remboursement de la tranche exigible des emprunts auprès du Canada	(407)	(383)
Augmentation (diminution) des avantages sociaux courus	(123)	104
Dividende payé	(3 305)	(4 272)
	(3 835)	(4 551)
Investissement		
Acquisition de placements à long terme	(177)	(177)
Acquisition d'immobilisations	(15 029)	(24 423)
Dépôts reçus sur vente de terrains	375	–
Produit sur aliénation d'immobilisations	468	51
Réalisation d'autres éléments d'actif	36	28
Acquisition d'autres éléments d'actif	(140)	(81)
	(14 467)	(24 602)
Diminution de l'encaisse	(7 140)	(7 094)
Encaisse au début	29 563	36 657
Encaisse à la fin	22 423 $	29 563 $

L'encaisse comprend l'encaisse et les placements à court terme.

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

1. Statut

La Société du port de Montréal (la Société) a été constituée par lettres patentes en vertu du paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports* le 1er juillet 1983.

En vertu de l'article 6.5 de la même Loi, lorsqu'une société portuaire locale est constituée à l'égard d'un port, les droits, les engagements et les dettes de la Société canadienne des ports, relativement à ce port, sont dévolus à la société portuaire locale et l'administration de tous les biens et ouvrages, dans les limites de ce port, administrés par la Société canadienne des ports est réputée avoir été transférée à la société portuaire locale, en l'occurrence la Société.

2. Principales conventions comptables

(a) Placements
Les placements sont indiqués au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

(b) Stocks
Les matériaux et fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement. Le coût est essentiellement déterminé selon la méthode du coût moyen.

(c) Immobilisations et amortissement
Les immobilisations sont enregistrées au coût d'origine avec l'amortissement cumulé transféré de la Société canadienne des ports; les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire dès que le bien devient opérationnel et ce, pour l'année entière, à des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

(d) Régime de pension
Le Régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions représentent la responsabilité totale de la Société en cette matière et sont imputées aux dépenses d'exploitation de l'exercice courant.

(e) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

(f) Avantages sociaux
La Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour des heures supplémentaires; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

3. Placements

Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le gouvernement du Canada. Au 31 décembre 1989, la valeur du marché des placements à court terme est équivalente à leur coût amorti, et celle des placements à long terme est de 43 868 057 $ (42 450 600 $ en 1988).

4. Immobilisations

(en milliers de dollars)

	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	1989 Valeur nette	1988 Valeur nette
Terrains	– %	26 086 $	– $	26 086 $	23 230 $
Dragage	2,5 %	16 177	12 651	3 526	3 510
Installations d'amarrage	2,5 %	60 430	39 828	20 602	20 598
Immeubles	2,5-10 %	71 291	31 713	39 578	38 072
Services publics	3,3-10 %	17 751	7 824	9 927	10 052
Routes et revêtement	2,5-10 %	55 225	17 017	38 208	37 552
Machinerie et matériel	5-20 %	54 963	37 873	17 090	18 381
Mobilier et matériel de bureau	20 %	2 960	1 688	1 272	468
		304 883	148 594	156 289	151 863
Travaux de construction en cours		700	–	700	1 755
		305 583 $	148 594 $	156 989 $	153 618 $

5. Créditeurs et charges à payer

Les comptes créditeurs et charges à payer comprennent des revenus reportés au montant de 632 317 $ (1 002 793 $ en 1988) ainsi que la tranche du passif à long terme échéant à moins d'un an au montant de 432 497 $ (407 056 $ en 1988).

6. Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Emprunts portant intérêt au taux de 6,25 % avec un remboursement annuel de 842 561 $, capital et intérêts compris, échéant en l'an 2000	6 561 $	6 968 $
Tranche échéant à moins d'un an	432	407
	6 129 $	6 561 $

Les versements de capital requis au cours des cinq prochains exercices sont de :

1990	1991	1992	1993	1994
432 497 $	459 528 $	488 249 $	518 765 $	551 187 $

7. Éventualités

Des réclamations totalisant environ 6 300 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, garanties et de dommages supposément subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige n'apparaissant pas dans les états financiers. Selon l'opinion de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun débours important.

8. Engagements	a) Les engagements contractuels estimés pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations sont d'environ 708 000 $. b) Conformément à une politique relative au versement de dividende au gouvernement canadien, la	Société serait redevable à l'égard de l'exercice financier de 1989, d'un dividende calculé selon une méthode basée sur le bénéfice net. Ce dividende payable avant le 31 mars 1990, s'élèverait à environ 1 410 000 $ et serait imputé au poste des bénéfices non répartis.
9. Opérations entre apparentés	Dans le cadre de ses opérations, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir le gouvernement du Canada et ses organismes ainsi que d'autres sociétés d'État.	La Société perçoit principalement auprès des apparentés des revenus d'entreposage de grain et de droits de manœuvre de chemin de fer. Les dépenses faites auprès des apparentés sont constituées surtout de frais d'administration.

Membres du conseil d'administration

André Gingras*
Président
Président,
André Gingras et associés Inc.
Westmount (Québec)

Bernard J. Finestone*
Vice-président
Président, Abbey-Finestone Inc.
Westmount (Québec)

Roger Bishop
Membre, Local 375
Association internationale des débardeurs
Brossard (Québec)

Suzanne Brochu
Agent de communications
Caisse de dépôt et placement du Québec
Montréal (Québec)

Raphael Esposito
Esposito, Cocciardi, St-Onge et Beaulieu
Montréal (Québec)

* Membre du comité de direction

Dirigeants de la Société

André Gingras
Président du conseil

Dominic J. Taddeo
Directeur général et dirigeant principal

Yvan Simard
Directeur général adjoint

André Bédard
Directeur, Ressources humaines

Jacques Brault
Directeur, Police et Sécurité

Jean-Pierre Desjardins
Directeur, Planification et Développement

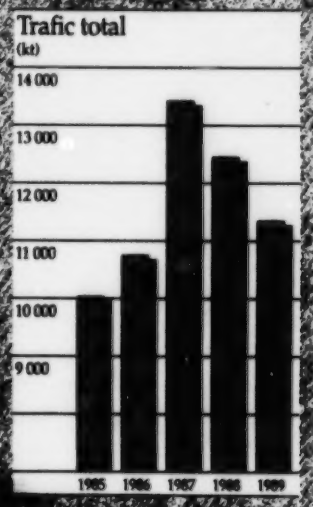
Roger Dubé
Directeur, Finances et Administration

Michel Lesage
Directeur, Exploitation

Frank Martini
Directeur, Marketing

Jean Mongeau
Secrétaire corporatif

Société du port de Prince Rupert



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Allan T. Sheppard

Robert W. Tytaneck

La Société du port de Prince Rupert a le plaisir de présenter un compte rendu des activités et des résultats de l'année financière 1989. Au cours de cette année, l'attention du port est restée concentrée sur les problèmes stratégiques qui pèsent sur l'utilisation et le développement futurs de ses installations. Le port a aussi poursuivi son programme de commercialisation intensif ayant pour objet de s'assurer que l'on ne néglige aucun des créneaux à exploiter pour optimiser l'utilisation des installations portuaires.

Une des principales réalisations du port de Prince Rupert en 1989 est la poursuite du projet d'agrandissement du terminal Fairview, en voie d'achèvement, qui prévoit une augmentation de 35 pour cent de la surface d'entreposage et l'ajout d'un poste à quai. Grâce à cela, les exportateurs canadiens de produits forestiers disposent d'un centre de transit efficace pour atteindre les marchés internationaux au cours des années à venir. Les nouvelles installations entreront en service au printemps de 1990.

En plus de l'agrandissement du terminal Fairview, le port procède à des études techniques sur le terminal Westview, situé dans l'arrière-port de Prince Rupert. Il est prévu de faire de cette installation, stratégiquement importante, un deuxième terminal pour le traitement des marchandises générales. Des discussions ont lieu avec les sociétés exploitantes et les clients potentiels.

Un autre problème stratégique important sur lequel le port s'est penché cette année concerne l'acquisition de terrains dans le secteur riverain. En 1989, le port a fait préparer un plan d'aménagement foncier qui fait état de terrains situés au bord de l'eau dont l'acquisition est jugée essentielle à l'essor du port. A cet égard, les choses ont progressé au cours de l'année et les efforts se poursuivront pour que le port puisse réaliser ses objectifs d'expansion sur le front de mer en conformité avec les besoins nationaux, régionaux et locaux.

Le volume total traité par le port de Prince Rupert en 1989 a totalisé 11,3 millions de tonnes, ce qui représente une diminution de 9 % par rapport à 1988. Cette diminution s'explique par une légère régression du volume de la plupart des marchandises manutentionnées dans le port. Le tonnage du charbon s'est élevé à 5,9 millions de tonnes, soit une baisse de 12 % par rapport à 1988. Les expéditions de céréales, dont le volume a atteint 3,28 millions de tonnes, ont reculé de 11 % en un an. Pour ce qui est de la pâte à papier expédiée de l'Île Watson (362 000 tonnes), le port accuse aussi une baisse.

Le trafic enregistré au terminal Fairview, propriété du port, est resté stable (1 million de tonnes). Cela englobe le bois d'oeuvre, dont le volume, à 791 000 tonnes, a légèrement diminué en comparaison de l'année précédente. Le reste des marchandises manutentionnées à Fairview comprend principalement la pâte à papier, les concentrés de minéraux et les produits céréaliers.

Tandis que le trafic des traversiers a progressé en 1989 pour atteindre 186 121 passagers, le nombre de passagers en croisière est tombé à 2 023. Plusieurs navires de croisière ont de nouveau choisi le port de Prince Rupert comme port d'attache pour la prochaine saison.

Si le tonnage global est en diminution, l'activité totale des navires a continué de progresser. En 1989, 1 702 bateaux de commerce ont fait escale dans le port, ce qui représente une amélioration de 5 % par rapport à 1988.

Le port de Prince Rupert a le plaisir d'annoncer une situation bénéficiaire en 1989. Les produits d'exploitation se sont maintenus à 14,6 millions de dollars tandis que le bénéfice d'exploitation net, de 3,8 millions, est en léger recul. Ces résultats financiers sont particulièrement encourageants pour le port alors qu'il continue d'assurer le financement des principaux projets d'aménagement, y compris l'agrandissement du terminal Fairview.

Conformément à la loi, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire que la Société a réalisé des progrès appréciables par rapport aux objectifs fixés, et que les procédures et les moyens de contrôle nécessaires sont en place pour garantir la sauvegarde des biens de la Société.

En conclusion, le port aimerait remercier des efforts et du dévouement dont ils ont fait preuve en 1989 tous ceux qui ont participé aux activités portuaires de Prince Rupert. Grâce au soutien continu que nous apporte l'industrie, nous envisageons avec confiance les défis qui se présenteront à nous dans les années 1990. La fidélité et le dynamisme qui caractérisent les entreprises maritimes de Prince Rupert permettront à notre port de se développer davantage pour répondre aux besoins de ses clients dans la prochaine décennie.

Le président du conseil d'administration,

Allan T. Sheppard

Allan T. Sheppard

Le directeur général,

H.W. Tytaneck

Robert W. Tytaneck

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis,
C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Prince Rupert au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats et excédent et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux lettres patentes et aux règlements administratifs de la Société.

Peat Marwick Thorne

Comptables agréés

Vancouver,
Colombie-Britannique
Le 2 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

Actif	1989	1988
Actif à court terme		
Encaisse	106 563 $	54 386 $
Placements (note 1)	1 793 604	16 431 572
Débiteurs	1 325 290	861 425
Matières et fournitures	110 779	93 664
	3 336 236	17 441 047
Biens-fonds et matériel (note 2)	97 774 346	71 272 047
	101 110 582 $	88 713 094 $
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	3 317 012 $	686 166 $
Somme à payer au Canada	1 864 733	18 868
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	500 874	394 598
Produits reportés	173 481	149 330
Tranche à courte terme d'emprunts auprès du Canada	80 129	–
	5 936 229	1 248 962
Dette à long terme		
Apport du Canada, à recouvrer (note 3)	48 300 000	48 300 000
Emprunts auprès du Canada (note 4)	4 419 871	–
	52 719 871	48 300 000
Avoir du Canada		
Capital d'apport	31 311 805	31 311 805
Excédent	11 142 677	7 852 327
	42 454 482	39 164 132
	101 110 582 $	88 713 094 $

Engagements (note 5)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Allan T. Sheppard

Allan T. Sheppard

Le directeur général,

Terrence R. Andrew

Résultats et excédent

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Produits d'exploitation	14 372 103 $	14 585 020 $
Charges		
Exploitation et administration	9 614 220	9 563 862
Amortissement	701 994	697 684
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	544 573	407 665
	10 860 787	10 669 211
Bénéfice d'exploitation	3 511 316	3 915 809
Autres produits (charges)		
Intérêts créditeurs	985 783	1 257 306
Règlement d'un litige	–	87 507
Intérêts débiteurs	(83 562)	–
	902 221	1 344 813
Bénéfice net	4 413 537	5 260 622
Excédent au début de l'exercice	7 852 327	3 536 276
	12 265 864	8 796 898
Dividende au Canada	1 123 187	944 571
Excédent à la fin de l'exercice	11 142 677 $	7 852 327 $

Évolution de la situation financière

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net	4 413 537 $	5 260 622 $
Éléments n'influant pas sur l'encaisse		
Amortissement	701 994	697 684
Évolution du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation		
Débiteurs	(463 865)	88 932
Matières et fournitures	(17 115)	(26 342)
Créditeurs et frais courus	2 630 846	139 258
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	106 276	26 458
Produits reportés	24 151	(12 886)
	7 395 824	6 173 726
Financement		
Augmentation de la somme à payer au Canada	1 845 865	15 903
Augmentation des emprunts auprès du Canada	4 500 000	–
Dividende au Canada	(1 123 187)	(944 571)
	5 222 678	(928 668)
Investissement		
Acquisition de biens-fonds et de matériel	(27 204 293)	(656 981)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(14 585 791)	4 588 077
Encaisse au début de l'exercice	16 485 958	11 897 881
Encaisse à la fin de l'exercice	1 900 167 $	16 485 958 $

L'encaisse s'entend aussi des placements.

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

Société portuaire locale

La Société du port de Prince Rupert a été créée en date du 1er juin 1984 en tant que société portuaire locale conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

Le 1er juin 1984, tous les éléments d'actif et de passif de la Société canadienne des ports se rapportant au port de Prince Rupert ont été transférés à la Société à leur valeur comptable, telle qu'elle avait été inscrite par la Société canadienne des ports.

Sommaire des principales conventions comptables

(a) Placements
Les placements, qui sont des titres directs et garantis du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur diverses périodes jusqu'à l'échéance.

(b) Biens-fonds et matériel
Les biens-fonds et le matériel sont inscrits au prix coûtant. Les subventions en vue des projets en immobilisations reçues du Canada et de tiers sont déduites du prix coûtant des biens-fonds et du matériel s'y rapportant.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, à compter de l'exercice au cours duquel les biens sont mis en service, en utilisant des taux fondés sur la durée d'utilisation prévue des biens, de la façon suivante :

Dragage	2,5 - 6,7 %
Structures des postes de mouillage	2,5 - 10 %
Bâtiments	2,5 - 10 %
Routes et revêtements	2,5 - 10 %
Appareils de service	3,3 - 10 %
Matériel et outillage	5 - 10 %
Mobilier et matériel de bureau	20 %

(c) Charges de retraite
Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pension de la Fonction publique qu'administre le Canada. Les cotisations au régime doivent être faites par les employés et par la Société. Les cotisations annuelles représentent la dette de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice où elles sont versées.

(d) Subventions tenant lieu d'impôts fonciers
La charge pour les subventions tenant lieu d'impôts fonciers est fondée sur des évaluations municipales, redressées en vertu de la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont versées après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans l'année du règlement.

(e) Avantages sociaux
La Société accumule annuellement dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ, des congés annuels et des congés compensatoires pour heures supplémentaires payables à ses employés au cours d'exercices à venir.

1. Placements

	1989	1988
Coût amorti	**1 793 604 $**	16 431 572 $
Valeur marchande	**1 791 970 $**	16 377 031 $

2. Biens-fonds et matériel

	Prix coûtant	Amortissement cumulé	1989 Montant net	1988 Montant net
Terrains	60 498 881 $	– $	60 498 881 $	60 126 625 $
Dragage	5 177	1 553	3 624	3 753
Structures des postes de mouillage	8 699 242	3 266 005	5 433 237	5 676 409
Bâtiments	2 470 756	521 987	1 948 769	1 905 268
Routes et revêtements	3 512 385	2 349 085	1 163 300	1 388 463
Appareils de service	2 597 237	1 396 223	1 201 014	1 305 281
Matériel et outillage	1 802 975	1 459 348	343 627	246 935
Mobilier et matériel de bureau	280 201	152 826	127 375	99 942
Construction en cours	27 054 519	–	27 054 519	519 371
	106 921 373 $	9 147 027 $	97 774 346 $	71 272 047 $

3. Apport du Canada, à recouvrer

Un montant d'apport à recouvrer de 50 400 000 $ a été approuvé en vue de la construction de l'infrastructure des installations du terminal charbonnier de l'île Ridley. Le montant de l'apport à recouvrer était de 48 300 000 $ au 31 décembre 1989.

L'apport total à recouvrer était sans intérêt jusqu'au 1er avril 1989, et, depuis, porte intérêt à un taux d'environ 13,9 %.

Le capital et l'intérêt sur la somme de 48 300 000 $ au titre de l'apport sont remboursables en versements annuels sur une période de 20 ans, sous réserve des produits reçus d'une surtaxe directe sur le volume de charbon de 0,44 $ par tonne en 1989 (indexé au taux d'augmentation de l'indice des prix à la consommation), le volume minimum étant fixé à 6 600 000 tonnes et le maximum à 12 000 000 de tonnes annuellement. Il est prévu que, le 1er avril 2009, le gouvernement du Canada effacera le solde de la contribution, s'il en est.

La Société agissant en qualité d'intermédiaire entre Ridley Terminals Inc. et le gouvernement du Canada, les produits de la surtaxe et les versements d'intérêts ne sont pas comptabilisés à l'état des résultats de la Société, mais sont portés au bilan comme somme à payer au Canada.

Au 31 décembre 1989, le montant correspondant aux sommes reçues ou à recevoir par la société relativement à la surtaxe mentionnée ci-dessus, s'établit à 1 900 000 $, et ce montant est compris dans la somme à payer au Canada.

4. Emprunts auprès du Canada

	1989	1988
Emprunts portant intérêt à 9,80 % - 9,86 %, remboursables en versements annuels (capital et intérêts), échéant en 2009	4 500 000 $	– $
Déduire la tranche comprise dans le passif à court terme	80 129	–
	4 419 871 $	– $

Les exigences de remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices sont les suivantes :

1990	1991	1992	1993	1994	
80 000 $	88 000 $	97 000 $	106 000 $	117 000 $	488 000 $

5. Engagements	a) Au 31 décembre 1989, les engagements ayant trait à la construction d'un poste de mouillage au terminal Fairview s'élèvent à environ 1 786 000 $. b) Aux termes d'un contrat de location-exploitation à long terme expirant le 1er mai 1991, la Société loue un bâtiment dont le loyer annuel est de 81 264 $. Les loyers	globaux à payer jusqu'à la fin du bail s'élèvent à 108 352 $. c) Au 31 décembre 1989, la Société est liée par un engagement visant l'achat d'une parcelle de terrain de 12 hectares au terminal Westview, pour environ 1 200 000 $.
6. Opérations entre apparentés	a) Au cours de l'exercice, la Société a reçu des produits de 1 489 644 $ (1 274 593 $ en 1988), de Ridley Terminals Inc., société dans laquelle la Société canadienne des ports a un investissement important. Au 31 décembre 1989, Ridley Terminals Inc. devait à la Société 495 561 $ (124 961 $ en 1988).	b) Au cours de l'exercice, la Société a versé la somme de 463 961 $ (485 279 $ en 1988) à la Société canadienne des ports au titre de sa quote-part des charges du siège social de cette société.

Membres du conseil d'administration

Allan T. Sheppard*
Président
Propriétaire et directeur
Port Edward Marine Services
Prince Rupert (C.-B.)

Dolores D. MacIntosh*
Vice-présidente
Directrice, Biens immobiliers
Prince Rupert (C.-B.)

John T. Payne*/**
Directeur général
Universal Stores Inc.
Prince Rupert (C.-B.)

John D. McNish**
Directeur
Credit Bureau of Prince Rupert
Prince Rupert (C.-B.)

William B. Hick
Médecin à la retraite
Prince Rupert (C.-B.)

Donald Seidel**
Directeur
Prince Rupert Motors Ltd.
Prince Rupert (C.-B.)

Ronald A. Ciccone
Agent
Mutual Life of Canada
Prince Rupert (C.-B.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de vérification

Dirigeants de la Société

Allan T. Sheppard
Président du conseil

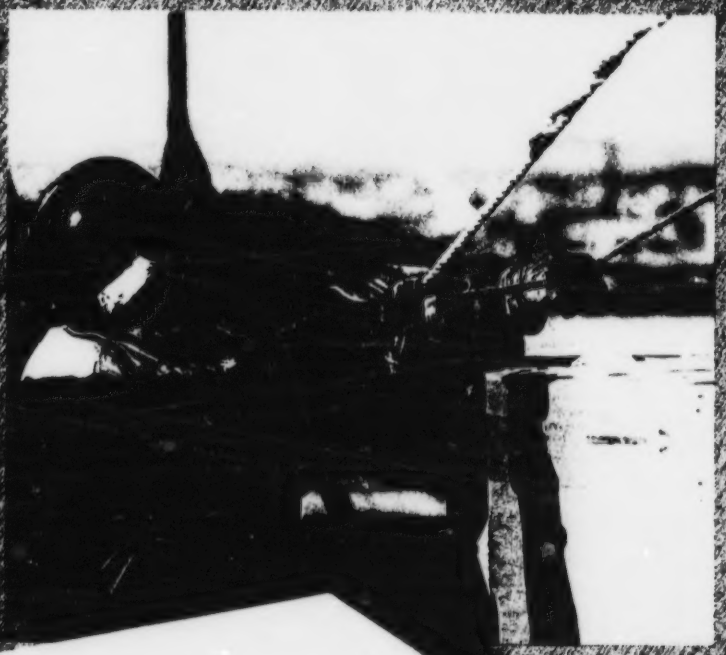
Robert W. Tytaneck
Directeur général

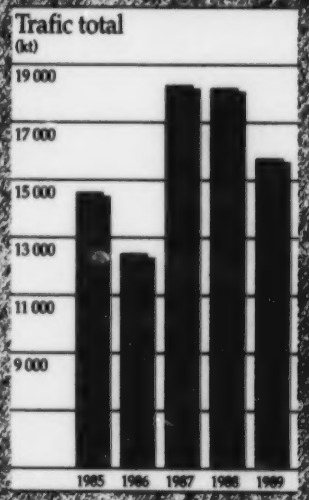
Don H. Krusel
Directeur, Finances et Administration

Joseph A. Stranan
Directeur, Marketing et Planification

Terrence R. Andrew
Directeur, Services techniques

Société du port de Québec





Message du président du conseil d'administration et du président, directeur général

Guy Boulanger

Ross Gaudreault

C'est avec plaisir que la Société du port de Québec présente son rapport annuel pour 1989. Le bilan de l'année souligne le rôle que les avantages de l'eau profonde et de l'intermodalité auront à jouer dans le développement du port au cours des prochaines années, tout en rappellant l'importance de poursuivre une politique visant la diversification des activités portuaires.

Le port de Québec a connu une progression dans la manutention des produits miniers et des marchandises générales en 1989, permettant de réduire l'impact de la baisse du transport des céréales qui a été ressentie dans l'ensemble de l'industrie maritime de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le trafic total s'est chiffré à 15,7 millions de tonnes, par rapport à 18,2 millions de tonnes en 1988. Cette diminution s'explique largement par la baisse des exportations de céréales, car si l'on fait exclusion de ce type de marchandise, le tonnage manutentionné sur les quais de la Société a connu une augmentation de 8 %.

La mauvaise récolte de 1988 dans les Prairies, alliée à l'utilisation croissante des ports de la côte ouest, a fait chuter le transbordement des céréales au port de Québec à seulement 2,8 millions de tonnes en 1989, à comparer à 4,5 millions de tonnes l'année précédente. Le volume des produits pétroliers a également subi une baisse, les travaux de rénovation à la raffinerie Ultramar ayant ralenti les activités de l'usine. Ce projet permettra toutefois à l'entreprise d'augmenter sa capacité de production de 10 % dès 1990.

Au chapitre des produits miniers, Québec s'affirme en tant que principal port de transbordement desservant les Grands Lacs. Avec ses 15,5 mètres d'eau à marée basse, on peut y accueillir les navires de fort tonnage incapables de naviguer en amont sur le Saint-Laurent. Le trafic de ces cargaisons dont le minerai de fer destiné principalement aux aciéries américaines, a atteint 3,6 millions de tonnes en 1989, par rapport à 3 millions de tonnes en 1988.

Un bilan positif caractérise le secteur des marchandises générales. On a enregistré une année record dans les exportations de papier journal et de carton, soit un volume de 184 000 tonnes.

Faits saillants

Un bref survol des résultats financiers pour l'exercice de 1989 démontre des revenus de 14,6 M$ et un bénéfice net de 1,7 M$.

Des perspectives encourageantes

Malgré la situation difficile que l'on connaît dans le commerce des céréales, le port de Québec se trouve à la veille d'un développement soutenu dans plusieurs secteurs d'activité. Le marketing et la diversification constituent la base de notre stratégie corporative et cet effort de commercialisation a porté fruit en 1989.

L'Aluminerie Lauralco, une filiale d'Alumax, établira au port de Québec un terminal pour la réception des matières premières destinées à son usine actuellement en construction à Deschambault. Il s'agit d'un projet de 31 M$, dont 25 M$ investis par Lauralco et 6,3 M$ par la Société du port de Québec pour la réfection de deux quais. On prévoit manutentionner un volume annuel de 415 000 tonnes d'alumine et de 75 000 tonnes de coke de pétrole dès la mise en activité du nouveau terminal soit en 1991.

Par ailleurs, des travaux de 10 M$ pour la modernisation du terminal de vracs à Beauport débuteront au printemps de 1990. On installera un nouveau système de convoyeurs qui permettra de transférer une cargaison directement de navire à navire, en plus d'offrir une plus grande flexibilité pour l'entreposage et le transbordement de produits tels le minerai de fer, le charbon et le cuivre.

La Société du port de Québec poursuivra ses démarches pour l'ouverture d'un terminal à conteneurs. L'avantage-clé de l'eau profonde et l'évolution du transport maritime vers l'utilisation de navires de plus fort tonnage seront des atouts de taille pour la réalisation de ce projet.

Jouer pleinement notre rôle social pour maximiser les retombées économiques de l'activité portuaire et maritime fait également partie des objectifs de la Société. A titre d'exemple, notre programme d'investissements pour améliorer et promouvoir les équipements de la Marina du port a permis d'augmenter le tourisme plaisancier de 34 % en 1989, générant un impact économique de plus de 1 M$ pour l'industrie touristique de la région.

Pour mener nos projets à bon port, la Société peut compter sur la compétence et le dévouement de ses employés. Nous tenons à les remercier, car cette compétence collective constitue le principal actif du port de Québec à l'aube d'une décennie fort prometteuse pour l'essor de notre entreprise.

Le président du conseil d'administration,

Guy Boulanger, f.c.a.

Le président, directeur général,

Ross Gaudreault

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis,
C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Québec au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats, du capital d'apport, du surplus et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur la Société canadienne des ports* et les lettres patentes et règlements de la Société.

Peat Marwick Thorne

Comptables agréés

Québec, Québec
Le 7 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

Actif	1989	1988
À court terme		
Encaisse	403 424 $	500 552 $
Placements (note 1)	21 464 555	18 018 706
Débiteurs	1 875 204	2 655 573
Matériaux et fournitures	142 038	131 856
	23 885 221	21 306 687
Placements (note 1)	6 702 891	6 676 546
Immobilisations (note 2)	41 490 002	42 337 986
	72 078 114 $	70 321 219 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	1 749 375 $	1 955 951 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	664 000	398 200
Revenus reportés	817 416	795 178
	3 230 791	3 149 329
À long terme		
Charges sociales courues	890 000	810 200
Avoir du Canada		
Capital d'apport	63 182 198	63 182 198
Surplus	4 775 125	3 179 492
	67 957 323	66 361 690
	72 078 114 $	70 321 219 $

Éventualités (note 6)
Engagement (note 7)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Guy Boulanger, f.c.a.

Le président, directeur général,

Ross Gaudreault

Résultats

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Produits d'exploitation	11 313 942 $	11 177 475 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	9 713 793	9 118 893
Amortissement des immobilisations	2 055 558	1 995 468
Subventions tenant lieu de taxes municipales	1 149 559	1 053 686
	12 918 910	12 168 047
Résultat net d'exploitation	(1 604 968)	(990 572)
Revenus de placements	2 899 549	2 290 572
Résultat net avant poste exceptionnel	1 294 581	1 300 000
Gain provenant de règlements de litiges antérieurs	381 052	–
Résultat net	1 675 633 $	1 300 000 $

Capital d'apport

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Solde au début de l'exercice	63 182 198 $	61 759 198 $
Contribution du Canada (note 4)	–	1 423 000
Solde à la clôture de l'exercice	63 182 198 $	63 182 198 $

Surplus

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Surplus au début de l'exercice	3 179 492 $	2 186 751 $
Résultat net	1 675 633	1 300 000
Dividende au Canada	(80 000)	(307 259)
Surplus à la clôture de l'exercice	4 775 125 $	3 179 492 $

Évolution de la situation financière

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Résultat net	1 675 633 $	1 300 000 $
Postes n'affectant pas les liquidités		
Amortissement de l'escompte sur les obligations du Canada	(26 345)	(26 345)
Amortissement des immobilisations	2 055 558	1 995 468
Perte (gain) sur disposition des immobilisations	55 075	(53 145)
Charges sociales courues	79 800	41 722
	3 839 721	3 257 700
Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation (note 3)	851 649	543 234
	4 691 370	3 800 934
Investissement		
Acquisition d'immobilisations	(1 308 195)	(874 918)
Produit de la vente d'immobilisations	45 546	58 152
Autres	–	2 889
	(1 262 649)	(813 877)
Financement		
Capital d'apport	–	1 423 000
Dividende au Canada	(80 000)	(307 259)
	(80 000)	1 115 741
Augmentation des liquidités	3 348 721	4 102 798
Liquidités au début de l'exercice	18 519 258	14 416 460
Liquidités à la clôture de l'exercice	21 867 979 $	18 519 258 $
Les liquidités comprennent:		
Encaisse	403 424 $	500 552 $
Placements	21 464 555	18 018 706
	21 867 979 $	18 519 258 $

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

Généralités

La Société du port de Québec a été constituée en vertu du paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports* en date du 1er juin 1984.

Sommaire des principales conventions comptables

(a) Placements
Les placements sont des titres directs et garantis par le Canada. Ils sont comptabilisés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

(b) Immobilisations
Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada à la Société et qui sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets des immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au prix coûtant du bien correspondant.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, en utilisant les taux annuels suivants:

Dragage	2,5 - 6,7 %
Installations d'amarrage	2,5 - 10 %
Bâtiments	2,5 - 10 %
Services publics	3,3 - 10 %
Routes et surfaces	2,5 - 10 %
Machinerie et matériel	5 - 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 %

(c) Coûts du régime de retraite
Le Régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles représentent la responsabilité de la Société en cette matière et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

(d) Assurances
La Société du port de Québec assume toute responsabilité quant aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de cette responsabilité sont imputés aux résultats en fonction des facturations reçues ou à recevoir de Travail Canada pour l'exercice en cours.

(e) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes de l'exercice au cours duquel le montant final est remis.

(f) Charges sociales
La Société comptabilise annuellement une provision pour les éléments de passif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives de travail ou selon la politique de la Société.

1. Placements

Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, s'élèvent à:

	1989		1988	
	Prix coûtant	Valeur marchande	Prix coûtant	Valeur marchande
À court terme	21 464 555 $	21 411 038 $	18 018 706 $	17 947 547 $
À long terme	6 702 891 $	7 520 074 $	6 676 546 $	7 208 678 $

2. Immobilisations

	1989			1988
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Montant net	Montant net
Terrains	11 098 253 $	–$	11 098 253 $	11 098 253 $
Dragage	4 561 341	3 979 369	581 972	610 033
Installations d'amarrage	22 879 511	17 079 260	5 800 251	5 959 226
Bâtiments	33 563 707	15 212 907	18 350 800	19 160 156
Services publics	3 703 510	2 271 615	1 431 895	1 537 941
Routes et surfaces	5 930 727	3 927 074	2 003 653	2 369 830
Machinerie et matériel	684 603	462 259	222 344	139 227
Mobilier et matériel de bureau	861 688	514 931	346 757	231 536
Projets en cours de construction	1 654 077	–	1 654 077	1 231 784
	84 937 417 $	43 447 415 $	41 490 002 $	42 337 986 $

3. Contribution du Canada

Suite à une résolution du Conseil du Trésor, le ministère des Travaux publics a transféré sans frais, le 1er janvier 1988, à la Société du port de Québec, l'administration, la gestion, la régie ainsi que la propriété d'une partie des actifs administrés par la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) inc. Le ministère des Travaux publics du Canada a versé à la Société en 1988 un montant de 1 423 000 $ pour aider à absorber les déficits d'exploitation prévus de ces actifs au cours des cinq prochaines années. Cette somme fut comptabilisée au capital d'apport.

4. Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation

	1989	1988
Débiteurs	780 369 $	662 421 $
Matériaux et fournitures	(10 182)	(56 025)
Créditeurs et frais courus	(206 576)	(123 698)
Subventions tenant lieu de taxes municipales	265 800	54 200
Revenus reportés	22 238	6 336
	851 649 $	543 234 $

5. Opérations entre apparentés

Dans le cadre de ses opérations, la Société du port de Québec effectue des opérations avec des apparentés, soit les ministères, organismes et sociétés d'État constitués par le gouvernement du Canada.

La société perçoit principalement auprès des apparentés des revenus de location. Les dépenses faites auprès des apparentés consistent surtout en frais d'administration.

6. Éventualités

Des réclamations totalisant environ 900 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès et de diverses autres questions en litige. De l'avis de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient pas entraîner de pertes importantes.

De plus, des réclamations estimées à environ 5 000 000 $ ont été reçues par la Société concernant la propriété de certains terrains. Tout montant à payer, pouvant résulter de ces réclamations sera capitalisé au prix coûtant des terrains. Aucun de ces montants n'est inscrit aux états financiers.

7. Engagement

La Société s'est engagée contractuellement pour environ 9 900 000 $, dont 440 000 $ ont été dépensés au 31 décembre 1989, en relation avec la modernisation d'un terminal de vracs solides.

Membres du conseil d'administration

Guy Boulanger, f.c.a.*
Président
Associé
Caron Bélanger
Québec (Québec)

Raymond Stuart McBain*
Vice-président
Président
Ver-Mac Inc.
Sainte-Foy (Québec)

Denise Rancourt-Bélanger*
Avocate
Lévis (Québec)

Yvon Dolbec
Président
Dolbec Y. Logistique Int'l Inc.
Sainte-Foy (Québec)

Claude Gagné
Représentant des ventes
Toshiba du Canada Ltée
Vanier (Québec)

Roméo Savard
Contremaître
Association internationale des débardeurs
Québec (Québec)

André Sarasin
Premier vice-président
Ingénierie et développement
Les produits forestiers Daishowa
Québec (Québec)

* Membre du comité exécutif

Dirigeants de la Société

Guy Boulanger, f.c.a.
Président du conseil

Ross Gaudreault
Président, directeur général

Louis-Philippe Cormier
Directeur, Administration

Mario Bernard
Directeur, Finances

Yvon Bureau
Directeur, Exploitation

Marc Dulude
Directeur, Marketing

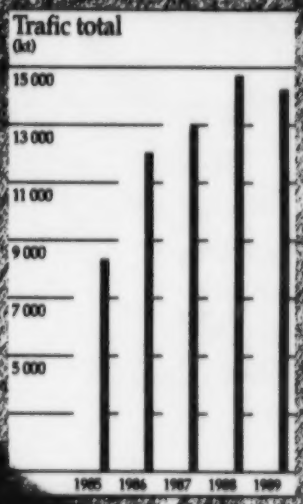
Raymond Leclerc
Directeur, Ingénierie et Entretien

André Boulet
Directeur, Police et Sécurité

Dave Johanson
Directeur, Promotion

Yvon Lambert
Directeur, Ressources humaines

Gary Q. Ouellet, c.r.
Secrétaire de la Société


Trafic total
(kt)
15 000
13 000
11 000
9 000
7 000
5 000
1985
1986
1987
1988
1989

Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Harry P. Gaunce

Kenneth R. Krauter

Nous avons le plaisir de présenter un compte rendu des progrès et des résultats de 1989. La rentabilité a été maintenue pour la deuxième année consécutive et des ressources accrues ont été consacrées à l'amélioration des installations portuaires. Les activités de commercialisation ont été étendues et nous étudions de nouvelles possibilités pour renforcer la place de Saint John dans le secteur du transport maritime.

Conformément à la loi, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire que la Société a réalisé des progrès appréciables par rapport aux objectifs fixés, et que les procédures et les moyens de contrôle nécessaires sont en place pour garantir la sauvegarde des biens de la Société.

Principaux résultats du trafic

L'augmentation des expéditions de pétrole, de produits forestiers et de sucre ont porté le trafic total à 14,7 millions de tonnes, tout près du record de 14,9 millions de tonnes enregistré en 1988. Le volume de pétrole, en hausse de 2 %, est passé à 11,6 millions de tonnes, celui des produits pétroliers a progressé de 15 % pour atteindre 931 000 tonnes, et le tonnage de sucre expédié a augmenté de 20 %.

Le trafic de conteneurs est resté au même niveau que l'an passé, et nous avons trouvé de nouvelles possibilités de croissance dans le domaine des marchandises conteneurisées. Les expéditions de potasse ont régressé de 15 % en un an à cause d'un essoufflement du marché au début de l'année. Les expéditions de céréales ont baissé nettement à la suite de la révision de la subvention accordée au transport de cette marchandise par voie terrestre.

Résultats financiers

C'est la deuxième année consécutive que la Société a réussi à dégager un bénéfice. Les produits d'exploitation ont totalisé 11,3 millions $ et le bénéfice d'exploitation net s'est élevé à 1 million. Les revenus de placement, de 1,5 million $, ont été largement absorbés par des intérêts débiteurs de 2,3 millions correspondant à la dette en souffrance. Les dépenses d'investissements engagées pour améliorer les installations portuaires se sont élevées à 1,1 million.

Un programme d'aménagement des installations a été lancé en 1989. La Société a consacré environ 2,4 millions $ à un large éventail de projets portant entre autres sur ce qui suit : asphaltage et réaménagement de terminaux, réparation de postes à quai et de toits de hangars, dragage et nouvelle signalisation des terminaux. L'amélioration des installations portuaires pour mieux servir nos clients actuels et pour en attirer de nouveaux constitue une part importante de nos plans de développement.

En 1989, une étude a été effectuée sur l'impact économique des activités portuaires. Il en est ressorti que la manutention des marchandises dans le port a eu pour effet de créer 2 198 emplois directs et indirects, dont plus de 1 550 sont situés au Nouveau-Brunswick. Les activités portuaires ont apporté à la population locale un revenu de 113 millions $, dont 64 millions à la population du Nouveau-Brunswick. En 1988, les revenus d'entreprise attribuables aux activités portuaires se sont élevés à 120 millions $, et le total des impôts prélevés à 31 millions. Cette étude a confirmé la très grande importance que revêt le port de Saint John pour l'économie locale, provinciale et nationale.

Nos programmes de commercialisation ont continué de s'étendre en 1989. Au début de l'année, la Société a engagé une entreprise pour faire connaître le port au Royaume-Uni et en Europe septentrionale. Des missions commerciales ont été menées dans divers pays comme le Royaume-Uni, l'Europe du Nord et la Scandinavie, la Turquie, Cuba et le Groënland. Nous avons aussi renforcé nos actions commerciales dans le nord-est des États-Unis et dans l'est du Canada.

La Société a constitué un "comité des croisières" qui comprend des représentants de l'industrie touristique et hôtelière locale, d'agences maritimes, et d'organismes touristiques municipaux, provinciaux et fédéraux. Un certain nombre de compagnies maritimes ont annoncé par la suite qu'elles commenceraient à faire escale dans le port.

Perspectives d'avenir

Nous sommes prêts à affronter les défis et à exploiter les possibilités que nous présentera l'avenir. Les membres de la collectivité portuaire et nos nombreux clients ont largement contribué au succès que nous avons connu l'an passé. Nous remercions sincèrement nos employés de leur ténacité et de leur dévouement. Nous sommes extrêmement reconnaissants de l'appui que nous ont apporté la Commission de développement du port de Saint John, la Ville de Saint John et la province du Nouveau-Brunswick. Grâce à la collaboration qui nous lie avec toutes ces personnes et tous ces organismes, nous sommes persuadés que le port de Saint John est promis à un brillant avenir.

Le président du conseil d'administration,

Harry P. Gaunce

Le directeur général,

K. R. Krauter

Kenneth R. Krauter

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis, C.P., député
Ministre des Transports,

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Saint John au 31 décembre 1989 ainsi que l'état des résultats et des bénéfices non répartis et l'état des mouvements de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements de la Société.

Ernst & Young

Comptables agréés

Saint John, Canada
Le 9 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

Actif	1989	1988
Actif à court terme		
Encaisse	7 $	620 $
Placements (note 3)	11 419	8 427
Débiteurs	1 327	1 512
Matières et fournitures	45	46
	12 798	10 605
Actif à long terme		
Placements à long terme (note 3)	959	956
Immobilisations (note 4)	78 317	79 960
	79 276	80 916
	92 074 $	91 521 $
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	1 110	890
Revenus reportés	378	279
Compensation de taxes municipales	84	103
	1 572	1 272
Passif à long terme		
Charges sociales courues	425	398
Financement assuré par une province (note 5)	19 696	19 696
Emprunts du gouvernement du Canada (note 6)	20 052	20 052
	40 173	40 146
	41 745	41 418
Avoir du Canada		
Capital d'apport	49 372	49 372
Bénéfices non répartis	957	731
	50 329	50 103
	92 074 $	91 521 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Harry P. Gaunce

Le directeur général,

K. R. Krauter

Kenneth R. Krauter

État des résultats et des bénéfices non répartis

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	(en milliers de dollars) 1988
Revenus d'exploitation	11 375 $	11 642 $
Dépenses		
Frais d'exploitation et d'administration	6 739	5 853
Compensation de taxes municipales	754	727
Amortissement	2 696	2 700
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations	98	(16)
	10 287	9 264
Bénéfice d'exploitation avant poste de nature inhabituelle	1 088	2 378
Gain à l'aliénation de terrains	–	1 218
Bénéfice d'exploitation	1 088	3 596
Revenus de placements	1 501	860
Intérêts débiteurs	(2 363)	(2 363)
Bénéfice net	226	2 093
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	731	(1 362)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	957 $	731 $

État des mouvements de trésorerie

(en milliers de dollars)

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Liquidités provenant de (utilisées pour)		
Exploitation :		
Bénéfice net	226 $	2 093 $
Ajouter (déduire) les éléments ne nécessitant pas de sortie de fonds		
Amortissement	2 696	2 700
Perte (gain) à l'aliénation d'immobilisations	98	(1 234)
Autres	25	9
	3 045	3 568
Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement (note 7)	486	(2 300)
	3 531	1 268
Investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(1 152)	(785)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	–	1 252
Recouvrement relatif au projet du port de Musquash	–	799
	(1 152)	1 266
Augmentation de l'encaisse et des placements à court terme	2 379	2 534
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	9 047	6 513
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	11 426 $	9 047 $

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

1. Loi sur la Société canadienne des ports et constitution

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête visant la création d'une société portuaire locale à Saint John a été approuvée et la Société du port de Saint John a été constituée en vertu des lois canadiennes à la fermeture des bureaux le 31 décembre 1986 et a commencé ses activités le 1er janvier 1987.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir, figurant à la valeur comptable dans les livres de la Société canadienne des ports - Port de Saint John, ont été transférés à la Société du port de Saint John.

2. Principales conventions comptables

(a) Placements
Les placements figurent à leur coût non amorti, tandis que les primes ou les escomptes par rapport à la valeur nominale sont amortis jusqu'à l'échéance.

(b) Immobilisations
Les immobilisations sont comptabilisées au coût, à l'exception de celles transférées du gouvernement du Canada à la Société, qui sont comptabilisées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions à l'égard des projets d'investissement reçues du gouvernement du Canada et de tiers sont déduites du coût des immobilisations connexes.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire pour tout l'exercice, à compter de l'exercice où l'élément d'actif est mis en service, selon les taux suivants:

Dragage	2,5 à 6,7 %
Structure d'amarrage	2,5 à 10,0 %
Bâtiments	2,5 à 10,0 %
Services publics	3,3 à 10,0 %
Voies et surfaces	2,5 à 10,0 %
Matériel et outillage	5,0 à 100,0 %
Mobilier et matériel de bureau	20,0 %

(c) Coûts découlant du régime de retraite
Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ces employés et la Société contribuent au Régime. Les cotisations annuelles représentent la responsabilité de la Société à l'égard des prestations de retraite et sont imputées aux résultats de l'exercice.

(d) Assurance
La Société assume la plus grande partie des risques divers et incendie, ainsi que les indemnisations contre les accidents du travail. Les coûts liés à ces risques sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

(e) Compensation de taxes municipales
Les frais liés à la compensation de taxes municipales sont établis d'après les évaluations municipales estimatives redressées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont versées seulement lorsque les sommes ont été vérifiées par la Direction des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Les redressements sont comptabilisés dans l'exercice où a lieu le règlement.

(f) Charges sociales
Chaque année, la Société inscrit dans ses comptes les sommes estimatives correspondant à ses obligations à l'égard des indemnités de départ et des congés annuels payables à ses employés au cours des années ultérieures en vertu des conventions collectives ou conformément à ses directives.

3. Placements

Les placements, constitués de titres garantis et directs du gouvernement du Canada, sont les suivants :

(en milliers de dollars)

	1989		1988	
	Coût non amorti	**Valeur nominale**	Coût non amorti	Valeur nominale
Bons du Trésor	**11 419 $**	**12 013 $**	8 427 $	8 780 $
Obligations	**959 $**	**1 000 $**	956 $	1 000 $

4. Immobilisations

(en milliers de dollars)

			1989	1988
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Terrains	30 426 $	– $	30 426 $	30 363 $
Dragage	1 967	1 498	469	488
Structures d'amarrage	63 670	29 095	34 575	35 945
Bâtiments	15 546	8 440	7 106	7 519
Services publics	7 734	3 706	4 028	4 250
Voies et surfaces	5 345	4 310	1 035	682
Matériel et outillage	1 834	1 664	170	244
Mobilier et matériel de bureau	1 167	815	352	454
Travaux de construction	156	–	156	15
	127 845 $	49 528 $	78 317 $	79 960 $

5. Financement assuré par une province

Une avance de 25 000 000 $ a été obtenue de la province du Nouveau-Brunswick afin de financer partiellement la construction du complexe du terminal Rodney à Saint John. La province recevra des paiements annuels en capital équivalents à environ 47 % du bénéfice net d'exploitation du terminal jusqu'au remboursement de l'avance ne portant pas intérêt. Le coût des réparations importantes a été inclus dans le calcul du bénéfice net d'exploitation du terminal, et la tranche exigible au 31 décembre 1989 a été calculée en conséquence. La Province conteste actuellement ce traitement comptable. Si le coût des réparations importantes susmentionnées n'avait pas été déduit du bénéfice net d'exploitation, la tranche exigible à court terme serait d'environ 1 030 000 $.

6. Emprunts du gouvernement du Canada

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Emprunts à terme portant intérêt à des taux de 11% à 12,43%, échéant entre le 31 décembre 1998 et 2005	20 052 $	20 052 $

7. Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Diminution (augmentation) de l'actif à court terme		
Débiteurs	185 $	(304) $
Matières et fournitures	1	48
	186	(256)
Augmentation (diminution) du passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	220	(2 153)
Revenus reportés	99	6
Compensation de taxes municipales	(19)	103
	300	(2 044)
	486 $	(2 300) $

8. Opérations entre apparentés

Au cours de l'exercice, la Société a versé 696 000 $ (1988 - 728 000 $) à la Société canadienne des ports au titre de sa part des charges du siège social de cette société.

Membres du conseil d'administration

Harry P. Gaunce *
Président
Armstrong & Bruce Insurance Limited
Saint John (N.-B.)

Henry Meinhardt */**
Vice-président
Fundy Ventilation Limited
Saint John (N.-B.)

Edgar R. Cohen ***
Propriétaire
Hoffman's Limited
Saint John (N.-B.)

Fernand H. Lanteigne ***
Propriétaire/Directeur général
Les Chantiers Nord-Est Ltée et
Société du câble de la Péninsule
Caraquet (N.-B.)

David R. MacPherson **
Président et directeur commercial
FIOE, Local 502
Saint John (N.-B.)

Shirley A. McAlary **
Agent
Air Canada
Saint John (N.-B.)

Joseph V. Streeter */***
Courtier en valeurs immobilières
Dominion Securities Inc.
Saint John (N.-B.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération
*** Membre du comité de vérification

Dirigeants de la Société

Harry P. Gaunce
Président du conseil

Henry Meinhardt
Vice-président du conseil

Kenneth R. Krauter
Directeur général

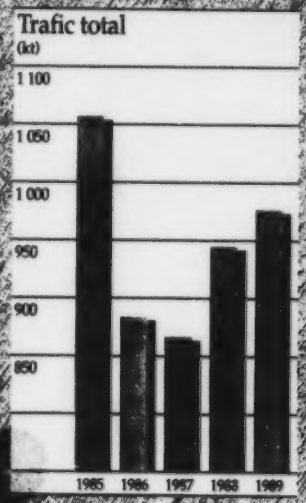
Peter D. Clark
Directeur, Marketing

R. Adam McBride
Directeur, Finances et Administration

Capitaine Cy E. Pringle
Directeur, Ingénierie et Exploitation

Ardith L. Bartlett
Secrétaire de la Société

Société du port de St. John's



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Fred M. Milley

David J. Fox

En 1989, la Société a obtenu des résultats supérieurs aux prévisions. Si le nombre total de navires ayant transité par le port accuse une diminution de 8 %, celle-ci a été largement compensée par une augmentation de 18 % du tonnage de conteneurs, grâce à laquelle le tonnage total du port est en progression de 3 %.

Le bénéfice net, de 429 300 dollars, a aussi dépassé nos prévisions ainsi que les résultats de 1988. Ce bilan satisfaisant est à attribuer à l'augmentation du tonnage, combinée à une diminution des dépenses d'exploitation.

Conformément à la loi, nous avons le plaisir d'informer le Conseil d'administration et notre actionnaire que la Société a réalisé des progrès appréciables par rapport aux objectifs fixés, et que les procédures et les moyens de contrôle nécessaires sont en place pour garantir la sauvegarde des biens de la Société. Cela a été confirmé par le rapport de vérification, lequel ne révèle aucune faiblesse ni aucune anomalie qui exige une amélioration ou un réexamen de la situation, qu'il s'agisse du réseau ou des procédures en place.

Agrandissement d'un terminal

Dans notre rapport de 1988, nous indiquions que la Société s'efforçait d'acquérir des terrains supplémentaires adjacents au terminal de conteneurs. Nous avons le plaisir d'annoncer qu'une importante parcelle a été achetée à la Société Hammerson Canada Inc., et que les choses vont bon train en ce qui concerne l'acquisition d'un petit terrain auprès du Comité d'aliénation des biens de Transports Canada, comité responsable de la cession de la propriété que le CN possédait autrefois à St. John's. À la fin de l'année, le port a conclu une entente avec la Ville de St. John's pour rectifier les limites du terrain acheté à Hammerson Canada Inc., grâce à quoi il pourra apporter à ce dernier les améliorations nécessaires et le relier au terminal de conteneurs. Ces deux opérations seront entreprises au même moment.

Objectifs de 1989

Conformément aux propositions annoncées dans le rapport spécial et l'étude de marché réalisés en 1988, une certaine réorganisation a eu lieu au cours de l'année considérée. Nous pensons que ces changements nous ont permis de gagner en efficacité. Bien que les créneaux commerciaux qui s'offrent à nous soient très limités, nous nous sommes donné pour objectif de fournir les meilleurs services et installations possibles aux clients situés dans le port de St. John's. Nous avons créé un poste d'agent commercial pour rester en liaison constante avec nos usagers. D'autres ports de l'est de Terre-Neuve se sont lancés dans des actions publicitaires dynamiques pour essayer d'accroître leur part du trafic de conteneurs, mais nous estimons être en mesure de relever ce défi.

Amélioration des immobilisations

Au chapitre des immobilisations, nous avons prévu pour 1990 d'améliorer le terrain récemment acquis et de le relier au terminal de conteneurs. Ce projet, estimé à 1,6 million $, constitue la seule importante dépense en immobilisations que nous avons inscrite à notre plan quinquennal. Cette situation pourrait changer si une décision ferme était prise au sujet de la construction d'une plate-forme pétrolière en mer. Plusieurs rapports font état d'une augmentation du prix du pétrole et, si cette tendance se confirme, l'avenir à cet égard prendra un tour beaucoup plus encourageant.

Perspectives économiques

Du fait des graves problèmes que l'on connaît dans l'industrie de la pêche, les perspectives économiques dans la province sont très mauvaises. Le taux de chômage, déjà élevé, progressera encore, ce qui aura un effet négatif sur l'économie. En conséquence, la croissance que l'on prévoit dans le trafic des conteneurs risque de ne pas se produire. Cela pourra mettre fin aux espoirs que l'on entretient au sujet de la production de pétrole en mer.

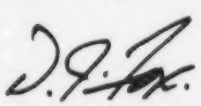
La Société est consciente de la gravité des derniers événements et il lui faudra peut-être revoir à la baisse ses prévisions relatives au trafic de conteneurs. Toutefois, les activités du port continueront d'occuper une place importante dans l'économie générale de la région de St. John's.

Grâce au dévouement permanent de nos employés et au soutien de la collectivité portuaire, nous voyons l'avenir avec confiance. Le Conseil est reconnaissant des efforts accomplis par le personnel de la Société, et il est persuadé que l'esprit d'équipe dont il fait preuve nous permettra d'atteindre nos objectifs.

Le président du conseil d'administration,

Fred M. Milley

Le directeur général,



David J. Fox, Ing.

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis,
C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de St. John's au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats et surplus et des mouvements de la trésorerie de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur l'administration financière* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Comptables agréés

St. John's, Terre-Neuve
Le 7 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

Actif	1989	1988
Actif à court terme		
Encaisse	1 834 $	36 008 $
Placements (note 3)	1 311 118	1 920 228
Débiteurs	370 777	361 184
Avance au gouvernement du Canada	75 095	
	1 758 824	2 317 420
Immobilisations (note 4)	14 784 522	14 563 595
	16 543 346 $	16 881 015 $
Passif		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	250 346 $	776 689 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	46 375	93 175
Revenus reportés	301 238	278 696
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	220 036	200 622
	817 995	1 349 182
Avantages sociaux courus	91 491	107 324
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	2 912 126	3 132 162
	3 821 612	4 588 668
Avoir du Canada		
Capital d'apport	10 131 636	10 131 636
Surplus	2 590 098	2 160 711
	12 721 734	12 292 347
	16 543 346 $	16 881 015 $

Éventualités (note 6)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Fred Milley

Le directeur général,

David J. Fox, Ing.

Résultats et surplus

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Revenus d'exploitation	3 026 807 $	2 707 306 $
Frais d'exploitation et d'administration	1 637 620	1 718 025
Amortissement des immobilisations	781 964	747 357
Subventions tenant lieu de taxes municipales	39 124	57 711
	2 458 708	2 523 093
Bénéfice d'exploitation	568 099	184 213
Revenu de placements	182 182	135 778
Frais d'intérêts	(320 894)	(259 468)
Bénéfice net	429 387	60 523
Surplus au début	2 160 711	2 100 188
Surplus à la fin	2 590 098 $	2 160 711 $

Mouvements de la trésorerie

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Encaisse provenant de (utilisée par):		
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	429 387 $	60 523 $
Amortissement des immobilisations	781 964	747 357
Autres éléments n'affectant pas l'encaisse	(15 833)	5 199
	1 195 518	813 079
Variation des		
Débiteurs	(9 593)	(76 961)
Avance au gouvernement du Canada	(75 095)	–
Comptes à payer et frais courus	(526 343)	281 604
Subventions tenant lieu de taxes municipales	(46 800)	57 711
Revenus reportés	22 542	22 913
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada exigibles à court terme	19 414	75 786
	579 643	1 174 132
Activités de financement		
Subventions pour l'acquisition d'immobilisations	2 075 095	–
Emprunts du gouvernement du Canada	(220 036)	799 378
	1 855 059	799 378
Activités d'investissement		
Cession d'immobilisations	–	20 283
Acquisitions d'immobilisations	(3 077 986)	(984 699)
	(3 077 986)	(964 416)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(643 284)	1 009 094
Encaisse et placements à court terme au début	1 956 236	947 142
Encaisse et placements à court terme à la fin	1 312 952 $	1 956 236 $

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

1.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au port de St. John's a été approuvée et la Société du port de St. John's a été établie en date du 1er juin 1985.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, Port de St. John's à la Société du port de St. John's à leur valeur comptable.

2. Principales conventions comptables

(a) Placements
Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

(b) Immobilisations
Les immobilisations sont présentées au coût, à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le gouvernement du Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du gouvernement du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, selon les taux indiqués à la note 4.

(c) Régime de retraite
Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

(d) Subventions tenant lieu de taxes municipales
La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont payées après la vérification des montants par la division des subventions aux municipalités des Travaux publics du Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

(e) Avantages sociaux
La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents, conformément aux politiques de la Société.

3. Placements

	1989		1988	
	Coût amorti	Valeur nominale	Coût amorti	Valeur nominale
À court terme	1 311 118 $	1 324 100 $	1 920 228 $	1 935 300 $

4. Immobilisations

	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	1989 Valeur comptable nette	1988 Valeur comptable nette
Terrain		4 643 700 $	$	4 643 700 $	4 643 700 $
Installations d'amarrage	2,5 - 10 %	9 503 251	5 617 031	3 886 220	2 765 708
Bâtiments	2,5 - 10 %	1 912 791	1 272 669	640 122	390 633
Services publics	3,3 - 10 %	3 123 735	817 740	2 305 995	2 448 376
Route et pavage	2,5 - 10 %	4 173 992	1 231 374	2 942 618	3 277 339
Matériel et outillage	5 - 100 %	296 413	93 643	202 770	144 816
Mobilier et équipement	20 %	202 606	142 431	60 175	45 706
Construction en cours		102 922		102 922	847 317
		23 959 410 $	9 174 888 $	14 784 522 $	14 563 595 $

5. Emprunts du gouvernement du Canada

	1989	1988
Emprunts à terme, taux d'intérêt variant de 9,33 % à 10,015 %, échéant en 1997 et 2000, remboursables par versements annuels égaux de 521 516 $, capital et intérêts	3 132 162 $	3 332 784 $
Versements de capital exigibles à court terme	220 036	200 622
	2 912 126 $	3 132 162 $

Les emprunts du gouvernement du Canada ne sont pas garantis.

Les versements de capital sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 220 036 $ en 1990, 241 331 $ en 1991, 264 689 $ en 1992, 290 309 $ en 1993 et 318 412 $ en 1994.

6. Éventualités

Des réclamations pour dommages prétendument subis sur les lieux appartenant à la Société et totalisant approximativement 364 000 $ ont été reçues par la Société. La Société, défenderesse à titre de tiers, a nié toute responsabilité et aucune perte importante n'est prévue.

7. Opérations conclues avec des apparentés

a) Au cours de l'exercice, le gouvernement fédéral a accordé une subvention de 3 400 000 $ pour l'acquisition d'immobilisations. De ce montant, une somme de 2 075 095 $ a été reçue au cours de l'exercice; le solde sera avancé à la Société au cours des exercices 1990 et 1991.

b) Au cours de l'exercice, la Société a payé à la Société canadienne des ports la somme de 193 008 $ (201 875 $ en 1988) représentant sa part des dépenses du siège social de ladite société.

Membres du conseil d'administration

Fred Milley */**
Président
St. John's (T.-N.)

Faith Good */**
Vice-présidente
St. John's (T.-N.)

Tom Osborne *
Propriétaire
Tom Osborne Real Estate
St. John's (T.-N.)

Paul Reynolds *
Superviseur de la formation
Service aux automobilistes
Ultramar Canada Inc.
St. John's (T.-N.)

Michael Walsh **
Président
Transportation Communication
International Union (à la retraite)
St. John's (T.-N.)

Dermot Dobbin */**
Président
BRADCO
St. John's (T.-N.)

Art Puddister *
Directeur
Puddister Trading Co.
St. John's (T.-N.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de direction/de rémunération
• Membre du comité de vérification

Dirigeants de la Société

Fred Milley
Président du conseil

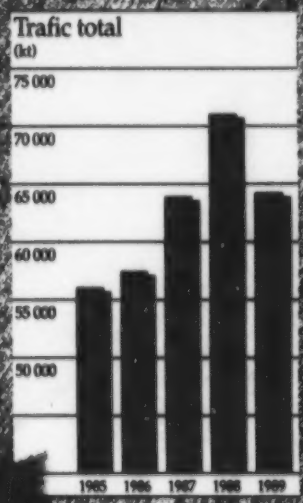
Faith Good
Vice-présidente

David J. Fox
Directeur général

Brian Scott
Directeur, Finances et Administration

Keith F. Rose
Secrétaire de la Société

Société du port de Vancouver



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Capitaine Hector D. Perry

Francis J. MacNaughton

En 1989, le port de Vancouver a fêté son 125e anniversaire. La Société du port de Vancouver (SPV) a aussi enregistré une expansion spectaculaire de ses activités.

Les gestionnaires de la SPV ont accordé à l'évolution des normes concernant l'environnement et la consultation du public une place égale à celle qu'occupent habituellement l'exploitation et le rendement.

L'économie de l'Ouest canadien, fortement tributaire des ressources naturelles, a continué de se consolider, ce qui s'est traduit par un important chiffre d'affaires à l'exportation. Cependant, la sécheresse qui a touché les Prairies et un différend inattendu concernant le prix d'une seule marchandise ont contribué au déclin du rendement total du port, lequel est passé de 71,3 à 64 millions de tonnes depuis 1988.

Les pertes enregistrées par le port au chapitre des céréales ont progressé de 26 % par rapport à 1988 tandis que, pour le soufre, le différend qui a opposé l'Inde et le Maroc a entraîné pour l'Alberta une progression des pertes de 31 %. Dans d'autres domaines comme le charbon et les produits forestiers, les exportations se sont maintenues au même niveau.

Le port s'est bien comporté dans le domaine des croisières et des conteneurs alors que, pour ceux-ci, il a enregistré une progression régulière au cours du dernier trimestre pour clore à 305 688 unités ÉVP, ce qui ne représente qu'un faible ralentissement en comparaison de l'an passé.

La SPV a connu en 1989 une situation financière très solide. Les produits d'exploitation ont augmenté de 1,2 % grâce au progrès réalisé dans les domaines des tarifs et des locations immobilières. Le bénéfice net de 1989 (28,4 millions $) contraste avec celui de 1988 qui s'élevait à 38,1 millions et qui englobait 10 millions encaissés grâce à la vente d'un seul terrain.

La SPV a profité de ces bons résultats financiers pour engager des dépenses en immobilisations de 19,7 millions $ consacrées, entre autres, à l'installation de deux nouvelles grues à conteneurs, à la rénovation d'un quai servant à la manutention des céréales et à la construction d'un hangar pour entreposer uniquement les produits forestiers.

En même temps, la SPV a entrepris de préparer un plan d'aménagement foncier en bonne et due forme. Dans ce contexte, et à l'image de ce qui se produit dans le monde entier, le plus grand port du Canada doit faire face à la demande manifestée par le public pour un "développement maîtrisé" et pour que la population ait davantage son mot à dire à l'égard d'entreprises qui risquent de nuire à la qualité de vie. Le défi qui se pose à la SPV consiste à pouvoir répondre à ces nouvelles attentes qui font jour au niveau local, tout en continuant de remplir ses obligations nationales en matière de commerce et de transport. À cette fin, la SPV a mis sur pied des stratégies en constituant un comité de liaison avec huit municipalités voisines.

Pour illustrer l'intérêt que la SPV manifeste envers le public, signalons aussi qu'elle a organisé à l'automne dernier une série de "visites libres" afin d'obtenir le point de vue de la collectivité dans le cadre de son étude sur l'utilisation des ressources maritimes à des fins récréatives.

Ce qui a conduit la Société du port de Vancouver à prendre ces initiatives, c'est l'évolution accélérée que connaissent les grands ports de mer sur le marché. Pour le port, il est essentiel de se doter de plans d'aménagement foncier à court et à long terme afin de pouvoir remplir son mandat national et d'être prêt à affronter le prochain siècle. L'extension de la zone urbaine, les espérances subjectives que l'on nourrit dans le domaine de l'environnement et les programmes que se sont fixés diverses instances non portuaires influeront profondément sur les résultats que le port de Vancouver parviendra à obtenir au cours de la prochaine décennie. Il va sans dire que la compétitivité des ressources mêmes du Canada en matière de commerce et de transport reposeront sans doute précisément sur ces résultats.

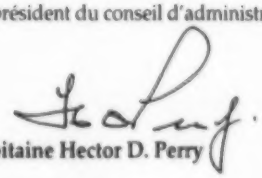
En 1989, la SPV et la collectivité portuaire ont célébré avec fierté les réalisations qui sont à mettre à l'actif du plus grand port canadien au terme de 125 ans d'existence. Entre autres événements marquants, mentionnons la publication d'un "numéro commémoratif" du bulletin de nouvelles du port, qui a obtenu un prix, et un dîner de gala organisé conjointement par la SPV et l'industrie maritime locale, auquel ont participé 850 personnes.

Le Conseil et la direction de la SPV sont particulièrement reconnaissants des compétences, de la loyauté et des efforts dont a fait preuve le personnel de la Société, à qui les résultats de l'année doivent être attribués en premier lieu.

Il convient de signaler en particulier la conclusion d'une convention collective de trois ans entre la SPV et ses employés de bureau et d'entretien représentés par la section 517 du Syndicat international des débardeurs et magasiniers (ILWU).

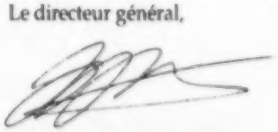
A l'amorce d'une nouvelle décennie, la SPV est prête à relever le défi du changement, certaine qu'elle possède les aptitudes et la volonté d'atteindre le plein rendement dans l'intérêt du Canada et des Canadiens.

Le président du conseil d'administration,



Capitaine Hector D. Perry

Le directeur général,



Francis J. MacNaughton

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Doug Lewis,
C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Vancouver au 31 décembre 1989 ainsi que les états des résultats et bénéfices non répartis et de l'évolution de l'encaisse de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1989 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de son encaisse pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la charte et aux règlements administratifs de la Société.

Peat Marwick Thorne

Comptables agréés

Vancouver,
Colombie-Britannique
Le 23 février 1990

Bilan au 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

Actif	1989	1988
Actif à court terme		
Encaisse	272 $	849 $
Placements (note 1)	89 796	87 218
Débiteurs	6 894	8 644
Matières et fournitures	417	363
	97 379	97 074
Débiteurs à long terme (note 2)	6 702	7 120
Biens-fonds et matériel (note 3)	199 283	187 492
	303 364 $	291 686 $
Passif		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	4 533 $	10 598 $
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	3 823	6 316
Produits reportés	2 403	2 326
	10 759	19 240
Avantages sociaux courus	1 271	1 164
Emprunt auprès du Canada (note 4)	3 504	3 734
	15 534	24 138
Avoir du Canada		
Capital d'apport	88 273	88 273
Bénéfices non répartis	199 557	179 275
	287 830	267 548
	303 364 $	291 686 $

Engagements et éventualités (note 5)

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

Capitaine Hector D. Perry

Administrateur,

Colin B. Warner

Résultats et bénéfices non répartis

(en milliers de dollars)

exercice clos le 31 décembre 1989	1989	1988
Produits d'exploitation	52 390 $	51 780 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	20 823	19 441
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	5 461	4 423
Amortissement	7 273	6 442
	33 557	30 306
Bénéfice d'exploitation	18 833	21 474
Revenu de placements	9 820	6 952
Intérêts débiteurs	(296)	(343)
	9 524	6 609
Bénéfice avant le poste exceptionnel	28 357	28 083
Poste exceptionnel		
Gain sur la vente de terrains	–	10 000
Bénéfice net	28 357	38 083
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	179 275	147 204
	207 632	185 287
Dividende versé au Canada	(8 075)	(6 012)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	199 557 $	179 275 $

Évolution de l'encaisse

exercice clos le 31 décembre	1989	1988
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net	28 357 $	38 083 $
Éléments n'influant pas sur l'encaisse		
Amortissement	7 273	6 442
Gain sur la vente de terrains	–	(10 000)
Autres	730	479
Évolution du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation	(6 784)	6 513
	29 576	41 517
Financement		
Emprunt auprès du Canada remboursable à court terme	(230)	(215)
Dividende versé au Canada	(8 075)	(6 012)
	(8 305)	(6 227)
Investissement		
Acquisition de biens-fonds et de matériel	(19 704)	(12 746)
Produit de la vente de terrains	–	10 000
Autres	434	478
	(19 270)	(2 268)
Augmentation de l'encaisse	2 001	33 022
Encaisse au début de l'exercice	88 067	55 045
Encaisse à la fin de l'exercice	90 068 $	88 067 $

L'encaisse s'entend aussi des placements.

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1989

Généralités

La Société du port de Vancouver a été créée en date du 1er juillet 1983 en tant que société portuaire locale conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et figure en tant que société d'État mère à l'Annexe III, Partie II, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

La Société a pour objectif de gérer et d'exploiter le port de Vancouver de façon efficace conformément à la politique sur les ports nationaux énoncée dans la *Loi sur la Société canadienne des ports*.

Sommaire des principales conventions comptables

Les présents états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus, jugés appropriés dans les circonstances et appliqués de manière uniforme. Un sommaire des principales conventions comptables de la Société est présenté ci-après.

Biens-fonds et matériel
Les biens-fonds et le matériel sont inscrits au prix coûtant. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire à compter de l'exercice au cours duquel le bien est mis en service aux taux fondés sur les durées d'utilisation prévues des biens, à savoir :

Dragage	15 à 40 ans
Structures des postes de mouillage, bâtiments, routes et revêtements	10 à 40 ans
Appareils de service	10 à 33 ans
Matériel et outillage	1 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

Charges de retraite
Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pension de la Fonction publique qu'administre le Gouvernement du Canada. Les cotisations au Régime doivent être faites par les employés et par la Société. Même s'il s'agit d'un régime de retraite à prestations déterminées, les cotisations représentent la dette totale de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont versées.

Subventions tenant lieu d'impôts fonciers
Les subventions tenant lieu d'impôts fonciers sont fondées sur des évaluations municipales, redressées en vertu de la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada, tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans la période du règlement.

Avantages sociaux
La Société accumule dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ et des congés annuels. Ces avantages sont fournis en vertu de conventions collectives et de la politique de la Société.

1. Placements

Les placements à court terme consistent en bons du Trésor du Canada dont la valeur marchande se rapproche de la valeur comptable au 31 décembre 1989 et 1988.

2. Débiteurs à long terme

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Montant ne portant pas intérêt à payer en vertu d'une entente passée avec B.C. Rail, arrivant à échéance à la date d'achèvement de la construction de la voie ferrée sur la chaussée en remblai à Roberts Bank ou le 1er avril 1994, selon la première de ces deux dates	3 947 $	3 947 $
Montant à long terme relatif à la vente de l'élévateur n° 1, portant intérêt au taux de 6 5/8 % par année, payable en versements annuels de capital et d'intérêt réunis de 462 916 $, et arrivant à échéance le 31 décembre 1996	2 528	2 805
Moins la tranche à court terme	(296)	(277)
	2 232	2 528
Montant à long terme relatif à la vente de l'élévateur n° 3, portant intérêt au taux de 5 3/4 % par année, payable en versements annuels de 117 720 $ plus les intérêts, et arrivant à échéance le 1er août 1994	589	706
Moins la tranche à court terme	(118)	(117)
	471	589
Autres	52	56
	6 702 $	7 120 $

3. Biens-fonds et matériel

(en milliers de dollars)

	Prix coûtant	Amortissement cumulé	1989 Montant net	1988 Montant net
Terrains	77 124 $	–	77 124 $	76 403 $
Dragage	366	201 $	165	176
Structures des postes de mouillage	53 634	25 521	28 113	27 219
Bâtiments	43 133	10 691	32 442	33 473
Appareils de service	14 492	6 314	8 178	7 910
Routes et revêtements	32 483	18 738	13 745	13 596
Matériel et outillage	39 850	12 235	27 615	15 984
Mobilier et matériel de bureau	2 776	1 624	1 152	1 373
Projets en voie de construction	10 749	–	10 749	11 358
	274 607 $	75 324 $	199 283 $	187 492 $

4. Emprunt auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1989	1988
Emprunt portant intérêt au taux de 7,5 %, remboursable par versements annuels de capital et d'intérêt réunis, échéant le 31 décembre 2000	3 734 $	3 949 $
Moins la tranche à court terme	(230)	(215)
	3 504 $	3 734 $

Les remboursements en capital requis au cours des cinq prochains exercices sont les suivants :

1990	1991	1992	1993	1994
230 000	248 000	266 000	286 000	308 000

1 338 000 $

5. Engagements et éventualités

a) Les obligations contractuelles pour l'achèvement, la construction et l'achat de biens-fonds et de matériel sont évaluées à 8 285 000 $ au 31 décembre 1989.

b) Au 31 décembre 1989, des municipalités réclamaient des subventions tenant lieu d'impôts d'un montant d'environ 8,0 millions de dollars supérieur au montant paraissant dans les états financiers.

c) Des réclamations de 8,6 millions de dollars, plus des dommages-intérêts non précisés, ont été faites contre la Société. Le bien-fondé de ces réclamations ne peut être évalué. L'incidence qu'aura, le cas échéant, la conclusion définitive de ces questions sera traitée, dès qu'elle sera connue, comme un redressement affecté aux exercices antérieurs.

6. Opérations entre apparentés

Outre l'emprunt auprès du Canada mentionné à la note 4, la Société a versé 1 701 000 $ (1 779 000 $ en 1988) à la Société canadienne des ports en guise de quote-part aux charges d'exploitation de cette société.

Membres du conseil d'administration

Capitaine Hector D. Perry *
Président
Ganges (C.-B.)

Jane E. Frost **/^/^^
Vice-présidente
Vancouver (C.-B.)

Laurie G. Maranda */**/^^
Vice-présidente
Choukalos, Woodburn, McKenzie, Maranda Ltd. Consulting Engineers
Vancouver (C.-B.)

Richard I. Nelson */^
Vancouver (C.-B.)

Gary C.H. Short **
Vancouver (C.-B.)

Rodney A. Snow */^^
Avocat
Davis & Co.
Vancouver (C.-B.)

Colin B. Warner *
Vice-président principal
Finances et Distribution
Weldwood of Canada Limited
Vancouver (C.-B.)

* Membre du comité de vérification
** Membre du comité de planification et de budgétisation
^ Membre du comité de direction
^^ Membre du comité de développement économique et des relations communautaires

Dirigeants de la Société

Capitaine Hector D. Perry
Président du conseil

Francis J. MacNaughton
Directeur général

Capitaine Norman C. Stark
Adjoint au directeur général et chef de l'exploitation

Donald G. Buggie
Sous-directeur, Administration

Thomas A. Shortridge
Sous-directeur, Services portuaires

Robin B.L. Kimpton
Secrétaire de la Société

Répertoire de la Société

Conseil d'administration

L'honorable A.R. Huntington
Président
Ottawa (Ont.)

William Marsh
Vice-président
Sydney (N.-É.)

Jean Michel Tessier
Président-directeur général
Société canadienne des ports
Ottawa (Ont.)

Dr John Balkwill
Kanata (Ont.)

Robert Dowling
Président, Cavell Drugs Ltd.
Jasper (Alb.)

André Gingras
Président du conseil
Société du port de Montréal
Montréal (Québec)

Brian Keple
Cobble Hill (C.-B.)

Richard K. Lester
Vancouver (C.-B.)

A.R. "Sandy" MacLean
Directeur
Dalhousie Regional High School
Dalhousie (N.-B.)

C. Peter MacLean
Vice-président
J.W. MacDonald & Company

Arnold E. Masters
Île-des-Soeurs (Québec)

Donald A. Parker
Président du conseil
Société du port d'Halifax
Halifax (N.-É.)

Capitaine H.D. Perry
Président du conseil
Société du port de Vancouver
Ganges (C.-B.)

James B. Powers
Président et directeur général
Labrador Construction Co. Ltd.
St. John's (T.-N.)

Jean Riou
Avocat
Jolin, Fournier, Morisset
Sainte-Foy (Québec)

Wallace S. Turnbull, c.r.
Associé
Clark, Drummie & Company
Saint John (N.-B.)

Robert H. Vandewater
Vice-président et principal responsable de la comptabilité
Wood Gundy Inc.
Winnipeg (Man.)

Dirigeants de la Société

L'honorable A.R. Huntington
Président du conseil

William Marsh
Vice-président du conseil

Jean Michel Tessier
Président-directeur général

Hassan J. Ansary
Vice-président général

Robert W. Tytaneck*
Vice-président, Finances et Administration

Christos Sampson
Directeur général, Police et Sécurité

Warren D. McCrimmon
Vice-président
Juridique/Immobilier
Secrétaire de la Société

Théophile Lauzon
Directeur principal des ports

* entré en fonction le 15 janvier 1990

Comité de direction

Président :	L'honorable A.R. Huntington
Vice-président :	William Marsh
Membres :	Dr John Balkwill
	Arnold E. Masters
	Capitaine H.D. Perry
	Jean Michel Tessier
	Wallace S. Turnbull
	Robert H. Vandewater

Comité de vérification

Président :	Robert H. Vandewater
Membres :	Robert Dowling
	A.R. "Sandy" MacLean
	C. Peter MacLean
	James B. Powers

Comité de planification et de budgétisation

Président :	James B. Powers
Membres :	Robert Dowling
	Richard K. Lester
	Arnold E. Masters
	Jean Riou
	Wallace S. Turnbull

Comité de la Police

Président :	Brian Keple
Membres :	D. Cassidy (membre extraordinaire)
	Robert Dowling
	L'honorable K.A. Flanigan (membre extraordinaire)
	L'honorable A.R. Huntington
	Donald A. Parker
	Jean Michel Tessier